Jlustrowany Tygodnik

Numer 52

# Samochód

30 groszy

29. września 1929

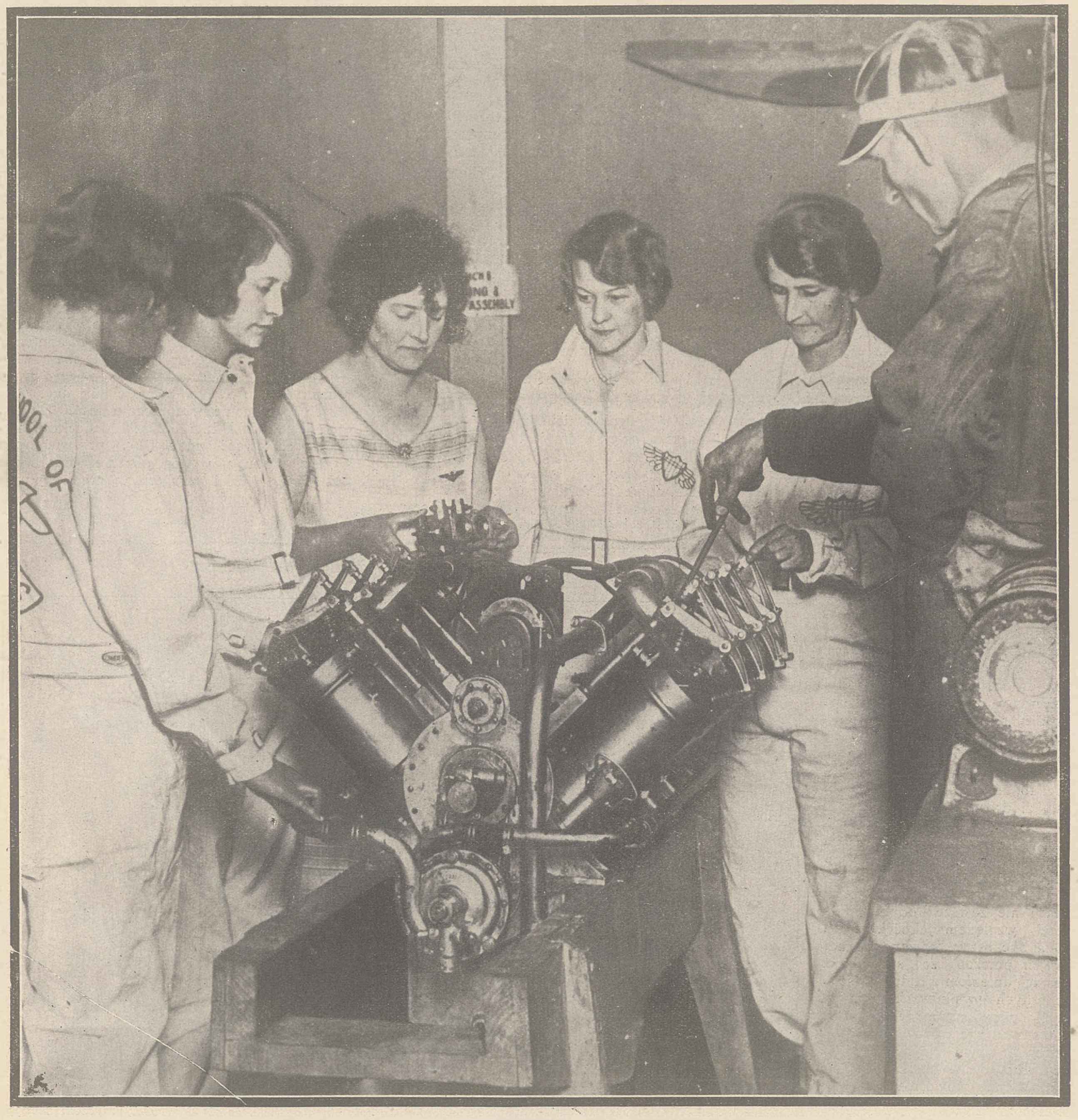
Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

## Żeńska szkoła mechaników



*W Stanach Zjednoczonych płeć piękna coraz bardziej interesuje się lotnictwem. Zgłoszenia amatorek do szkół lotniczych są tak liczne, że w mieście Wichita, w stanie Kansas, utworzono w szkole lotniczej specjalny oddział żeński i szkołę żeńskiej obsługi lotniczej.*

Fot. Keystone

# Z wyników obrad II Polskiego Kongresu Drogowego

Dla uzgodnienia poczynań, czynionych w dziedzinie drogowej przez poszczególne instytucje, firmy i jednostki, oraz dla wypracowania programów pracy i przewodnich zasad, Stowarzyszenie Członków Polskich Kongresów Drogowych zwołuje co 2 lata ogólnopolskie kongresy drogowe. Pierwszy Kongres Drogowy odbył się w grudniu 1927 r. w Warszawie, drugi zaś w Poznaniu w okresie 9—13 września roku bieżącego.

Zarówno pod względem stopnia zainteresowania pośród działaczy drogowych i ilości uczestników, jako też pod względem poziomu obrad, drugi Kongres Drogowy znacznie przewyższył swego poprzednika.

Prace Kongresuześrodkowane były w 3 sekcjach, a mianowicie: w Finansowo-Organizacyjnej, Technicznej i Komunikacyjnej.

Sekcja Finansowo-Organizacyjna poza innemi sprawami organizacyjnemi opracowała kwestję tworzenia funduszu drogowego. Straty, które gospodarka społeczna kraju ponosi z powodu złego stanu dróg, są tak wielkie, że środki na modernizację i rozbudowę dróg muszą się znaleźć.

Według obliczeń prof. M. Nestorowicza, dla modernizacji i rozbudowy dróg potrzebujemy około 227 miljonów zł rocznie. Środki mogą się znaleźć, o ile na ten cel będą przeznaczone wpływy, mające bezpośrednią styczność z ruchem drogowym, jak podatki od samochodów, od biletów autobusowych, od benzyny, cło od samochodów, dochód od reklam na szosach itp. oraz dotacje rządu w normalnym budżecie. Źródła te dadzą narazie około 134 miljonów zł. Stopniowy wzrost ich zapewni jednakże normalny rozwój gospodarki drogowej.

Kongres uchwalił konieczność wydania ustawy o Funduszu Drogowym, który rozporządzał wyżej przytoczonemi wpływami,ześrodkowałby w sobie wytknięcie programu gospodarki drogowej i koordynował prace wykonawcze.

Sekcja techniczna pracowała nad ustaleniem typów nawierzchni i inwentaryzację posiadanych materjałów dla budowy dróg. Ze względów finansowo-gospodarczych ważnem jest zużytkowanie dla budowy dróg głównie materjałów pochodzenia krajowego, o ile mogą być one wytwarzane w kraju.

Zależnie od natężenia ruchu na drodze winny być stosowane odpowiednio trwałe nawierzchnie, przyczem należy stosować rozumną ekonomję. O ile koszty utrzymania nawierzchni niższego typu wzrastają, dowodzi to, że natężenie ruchu wzrosło i droga winna otrzymać wyższy typ nawierzchni.

Zasadniczym materjałem dla budowy nawierzchni jest kamień. Produkcja naszych kamieniołomów jest niedostateczna i nie zawsze odpowiednia pod względem jakości. Musi ona być przystosowana do nowych potrzeb ze specjalnem uwzględnieniem produkcji szlachetnych grysików. Jako materjał budowlany może być użyta szlaka wielkopiecowa. Drogi z najcięższym ruchem mogą być brukowane kostką kamienną. W miejscowościach, posiadających odpowiednie gliny, należy rozwijać produkcję bruków z cegieł klinkierowych.

Dla uniknięcia kurzu na drogach bitych oraz dla umocnienia dróg gruntowych piaskowo-gliniastych pożądane jest stosowanie olejów pyłochłonnych. Należy wykonać odnośne próby.

Jako lepiszcze dla dróg zbudowanych z wapieni, a zwłaszcza miękkich nadaje się szkło wodne. Przy wzroście natężenia ruchu nawierzchnie takie stają się kurzliwe, wobec czego należy je pokrywać pokrowcami asfaltowemi względnie smołowemi.

Mając dużą produkcję cementów, winniśmy budować drogi betonowe. Wadą nawierzchni betonowych jest długa przerwa ruchu podczas ich układania. Po rozpoczęciu kruszenia się nawierzchni betonowych należy je pokrywać asfaltem. Budownictwo dróg z betonu będzie więc etapem przejściowym do trwałych nawierzchni asfaltowych wyższego typu.

Najszlachetniejszym lepiszczem drogowym jest asfalt naftowy bezrafinowy. Nasz przemysł naftowy, ze względu na naturę rop naftowych polskich jest w stanie wytworzyć nie więcej jak 300 do 400 wagonów asfaltu tego gatunku rocznie. Przy tem, jak o tem świadczyły głosy szeregu referentów, asfalt ten jest niejednolity w gatunku, wobec czego nie nadaje się do budowy wyższych typów nawierzchni. W tej dziedzinie zmuszeni będziemy opierać się nadal głównie na importowanych asfaltach naftowych amerykańskich. Na drogach z dużym ruchem winny być stosowane wyższe typy nawierzchni, jak asfalty walcowane i twardolane, na drogach zaś ze średnim ruchem — powierzchniowe asfaltowanie z zastosowaniem asfaltów w stanie gorącym lub w postaci emulsji.

Ciekawy referat zgłoszony był przez inżynierów „Polminu" o próbach wytwarzania asfaltów brukarskich z parafinowanej ropy borysławskiej, która jest jedyną ropą polską, mogącą zabezpieczyć produkcję asfaltów o jednolitych własnościach i w dużej ilości, co jest ważne ze względu na to, że zapotrzebowanie asfaltów wzrośnie u nas wkrótce w wysokości od 4 000 do 5 000 wagonów rocznie. Kongres postanowił kontynuować próbę w tym kierunku.

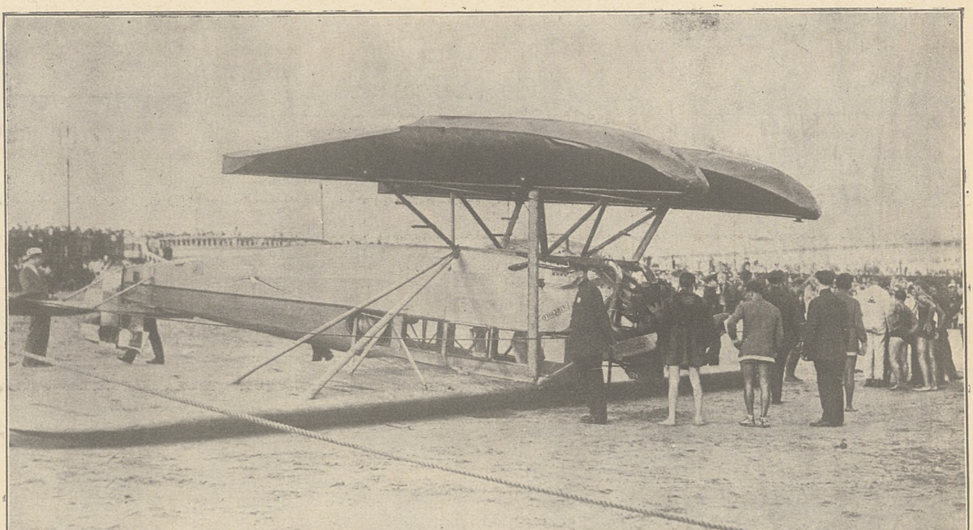
Lepiszcza smołowe znajdują również duże zastosowanie w budownictwie drogowem. Produkcja smół naszych koksowni i gazowni stale wzrasta. W roku ubiegłym wytworzono około 3 000 wagonów smoły preparowanej. Z tej ilości większość zużywa dotychczas przemysł produkcji papy dachowej i przemysł budowlany. Dla potrzeb budownictwa drogowego może pozostać nadwyżka około 500 wagonów rocznie. Zapotrzebowanie na smoły preparowane drogowe wzrośnie u nas za kilka lat do 5 000 względnie 6 000 wagonów rocznie, wobec czego i w tej dziedzinie grozi nam import. Dla zwiększenia produkcji smół preparowanych i uniknięcia importu smoły surowej, wynoszącego obecnie około 1 500 wagonów rocznie, Kongres uchwalił konieczność zabronienia konsumcji smoły węglowej w stanie surowym. Dalszy wzrost produkcji smoły surowej oczekiwany jest po ukończeniu rozbudowy dwóch koksowni na Górnym Śląsku.

Wszystkie prace w dziedzinie ulepszenia nawierzchni winny być skoncentrowane w jednym centralnym organie, któryby drogą publikacyj i pouczeń udostępniał je ogółowi inżynierów drogowych. Organem takim może być Instytut Drogowy przy Politechnice Warszawskiej.

Kongres uchwalił wypracowanie norm dla lepiszcz drogowych i przepisów sposobów budowy poszczególnych typów nawierzchni. Ustalenie nomenklatury winno być prowadzone w porozumieniu z Polskim Komitetem Normalizacyjnym.

Sekcja komunikacyjna opracowała przepisy dla ruchu autobusowego oraz dla znaków i sygnałów drogowych. Sprawy te mają wielkie znaczenie wobec szybkiego rozwoju u nas ruchu autobusowego. Długość linij autobusowych już obecnie przekracza u nas 20 000 km. jest więc o 5 000 klm. dłuższa od sieci linij kolejowych. Ilość pasażerów, przewożonych przez autobusy wynosi obecnie już około 25 procent ilości pasażerów, przewożonych przez koleje państwowe.

## Katastrofa hydroplanu pasażerskiego



*W miejscowości nadbrzeżnej Concy w Islandji miała onegdaj miejsce straszna katastrofa samolotowa. Angielski wodnopłatowiec pasażerski błądząc w mgle, wylądował na wybrzeżu tak nieszczęśliwie, że się wywrócił, przyczem zabitych i ciężko rannych zostało kilkanaście plażujących ludzi.*

# Najstarszy port rzeczny w Polsce

## Wycieczka z Warszawy do Kazimierza nad Wisłą. — Puławy. — Kazimierz i jego zabytki.

*Warszawa*, we wrześniu.

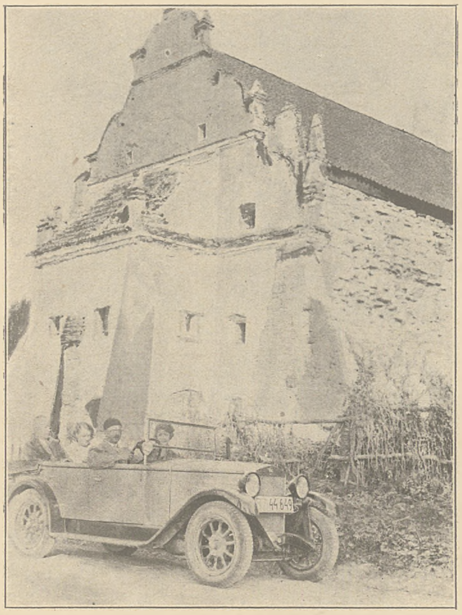
W prasie warszawskiej nader często porusza się przygnębiające działanie miasta na psychikę ludzką. Istotnie Warszawa jest miastem zgiełkliwem, nerwowem, w wielu dziedzinach życia słabo zorganizowana, a tem samem oddziałująca w wielu wypadkach wprost chorobliwie na swoich mieszkańców. — Trudno, to właściwość wielkiego, a raczej wciąż rozrastającego się miasta, gdzie nic jeszcze nie przybiera ostatecznego kształtu, gdzie wszystko znajduje się w stadjum nieustającego rozwoju. Ba! gdzie trudno przewidzieć kres i rozmiar tego rozwoju. — W Warszawie wszystko stanowi teren do wytężonej pracy — nic nie jest przygotowane dla odpoczynku. Tak jest!

Mało kto jednak zdaje sobie z tego sprawę ile uroku przedstawiają okolice Warszawy. Najmniej może — mimo wszystko! — rozumieją to posiadacze samochodów. Tak! — Warszawa jest tak rozległa, że jeśli ktoś jeździ po niej własnym samochodem, wydaje mu się, że wykorzystuje swą maszynę do maximum.

Istotnie, ma ona dużo pracy przez tydzień, lecz nie znaczy to, by nie można było wykorzystać jeszcze w niedzielę dla celów wycieczkowych. Dali Bóg — wierzcie mi — to więcej warte, niż popołudnie we bridge lub kino.

Dla przeciętnego samochodu to fraszka — 150 km. Więc jedźmy do Kazimierza. Dobrze?

Jedziemy. — Wyjeżdżamy przez Nowy Świat, Al. 3-go Maja i Most Poniatowskiego. Tuż za mostem zjeżdżamy po prawej w dół na szosę, biegnącą wśród wiślanych łęgów, przygotowanych pod przyszłe nowe dzielnice. Wydostajemy się na ulicę Grochowską.



Jeden z renesansowych spichlerzy na przedmieściu gdańskiem w Kazimierzu.

skręcamy w prawo, i nie troszcząc się o nic jedziemy aż do Wawra, wzdłuż kolejki „Jabłonna — Karczew". W Wawrze mijamy tor kolejowy. Następne osiedle to Miłosna. — O kilometr za Miłosną skręcamy w prawo na szosę, wiodącą do Garwolina.

Licząc od zakrętu, na 12-tym kilometrze, napotykamy we wsi Wólka szosę w prawo, wiodącą do Otwocka. Na 10-tym kilometrze od Wólki, miejscowość Kołbiel, a o 6 kilometrów dalej — w Lubicach — przejeżdżamy tor kolejowy i po 22-ch kilometrach (od Wólki) docieramy do Garwolina. Dalej mamy mniej więcej 38 kilometrów prostej drogi do miasteczka Ryki.

Za Rykami — uwaga! — po kilometrze mamy tor kolejowy, który przejeżdżamy, a za nim szosę w prawo do Dęblina. Po 10 kilometrach od zakrętu dojeżdżamy do twierdzy Dęblin, gdzie obecnie znajduje się centrum wyszkolenia wojsk lotniczych, lecz pomijając miasto, tuż za torem kolejowym, pomiędzy Ireną a Dęblinem, skręcamy w lewo i, bardzo malowniczo przeprowadzoną między fortami szosą, kierujemy się na Puławy.

Z Dęblina do Puław 23 kilometry. Jest to najbardziej malownicza odcinek naszej drogi, gdyż szosa biegnie prawie przez cały czas po wale ochronnym wzdłuż brzegów Wisły, snującej się po prawej stronie piękną wstęgą swego nieuregulowanego, rozlewistego koryta.

Puławy. Miejscowość ta powstała w końcu XVIII w., dzięki potędze i kulturze swych ówczesnych właścicieli XX. Czartoryskich. Wielki pałac, na którym pobyt Kościuszki utrwalono marmurową tablicą, mieścił szkołę gospodarstwa rolnego. We wspaniałym z natury, choć zaniedbanym, parku kilka mniejszych budowli — pałacyk księżnej Wirtemberskiej (z domu Czartoryskiej) wsławiona w poezji polskiej „Sybilla" i inne.

Zdążając do właściwego celu naszej wycieczki, udajemy się dalej do Kazimierza wspaniałą szosą, sadzoną po obu stronach przeszło stuletniemi topolami nadwiślańskiemi.

Okolica, wśród której położony jest Kazimierz, należy do najpiękniejszych w Polsce. Starożytny ten gród otoczony dokoła licznemi i dość stromemi wzgórzami, częstokroć porosłemi pięknem lasem, u stóp swych ma szare rozlewisko Wisły, oddzielającej go od imponujących ruin wspaniałej niegdyś siedziby Firlejów w Janowcu. — Miasteczko samo położone jest również na pagórkach poprzeżynanych wąwozami, z których, jak z waz, wykwitają kępy zieloności.

Jeszcze przed miastem napotykamy prześliczne starożytne spichlerze, świadczące o tem, że Kazimierz kiedyś odgrywał donośną rolę w handlowem życiu Małopolski, jako potężny port rzeczny. Ślady dawnej świetności rozsiane są bogato w samem miasteczku. — Przedewszystkiem w samym rynku rzucają się w oczy przepychem swych rzeźbionych fasad dwie kamienice Przybyłów



Kościół św. Anny w Kazimierzu



Kamienica Celejowska albo dom Biskupów w Kazimierzu.



*Puławy. — Wewnętrzna fasada pałacu ks. Czartoryskich.*

(stary ród mieszczan kazimierskich), w których dziś mieści się urząd gminy.

Przy ul. Senatorskiej znajdujemy jeszcze kamienicę zwaną „domem biskupów", lub kamienicę Celejowską, należącą ponoć niegdyś do Sobieskiego, a dziś stanowiącą własność państwa. Jest to budowla z XVI wieku, odznaczająca się bogatą, lecz szlachetną w linji ornamentacją zewnętrzną.

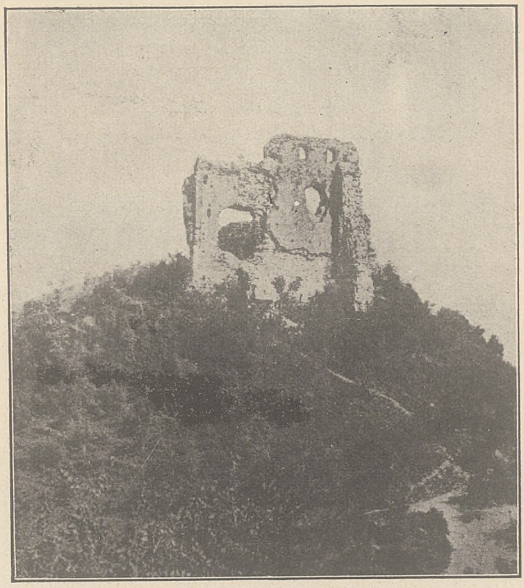
Tuż przy rynku, u stóp góry zamkowej, na której zachowały się jeszcze szczątki zamku stoi kościół farny, trzeci z rzędu, stojący w tem miejscu, gdyż jak twierdzą historycy, pierwotna świątynia zbudowana była jeszcze w XI w. W obecnej formie został on odbudowany w r. 1610-13, po pożarze, jakiemu uległ kościół poprzedni w r. 1590.

Drugim kościołem, jaki się dochował w Kazimierzu Dolnym, jest kościół św. Anny, pochodzący z XVII wieku, obecnie stale zamknięty, gdyż wnętrze znajduje się w stanie nieużywalnym.

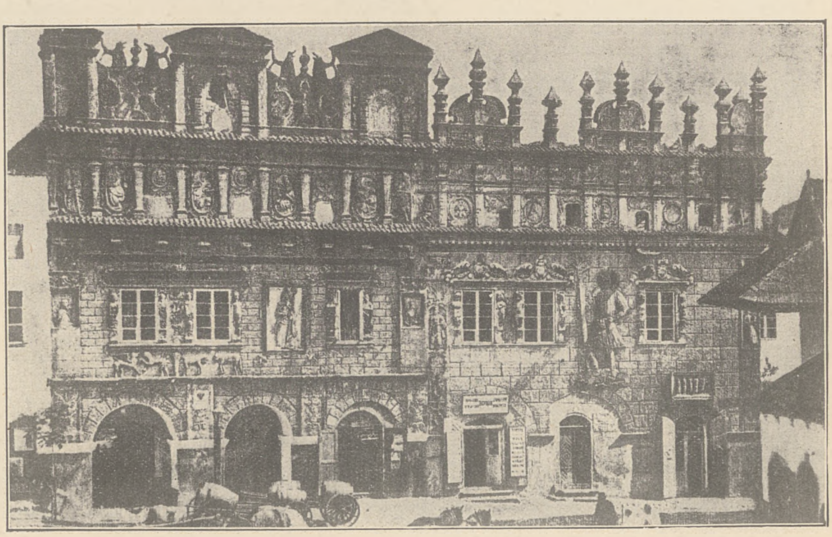
Wycieczka do Kazimierza należy do najciekawszych i najprzyjemniejszych jakie można przedsięwziąć z Warszawy. Po obejrzeniu tylu niezwykle ciekawych zabytków dawnej wielkości tego zapomnianego dziś miasta, zmęczony turysta ma możność wytchnienia na bardzo ładnem wybrzeżu, gdzie znajduje wygodną plażę kąpielową a wieczorem (w niedzielę) koncert na „deptaku". Obok zaś kościoła farnego znajduje się wcale przyzwoita restauracja, gdzie można się posilić.

Nakoniec dodać trzeba, że stan dróg na opisanej trasie naogół nie jest najgorszy. Na terenie województwa lubelskiego miejscami doskonały, a naogół dobry, na terenie zaś województwa warszawskiego znacznie gorszy. Przeciętna, jak na nasze stosunki, zadowalająca.

*Zdzisław Marynowski.*



*Ruiny t. zw. zamku Esterki pod Kazimierzem.*



*Kamienice Przybyłów w rynku w Kazimierzu.*

## Mapa ruchu kołowego m. Poznania

S. A. Galicja wydała mapę ruchu kołowego miasta Poznania ze specjalnem uwzględnieniem ruchu samochodowego i najnowszych przepisów policyjnych. Opracowana została ona w porozumieniu z Automobilklubem Wielkopolski, Miejskim Urzędem Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego w Poznaniu oraz Dyrekcją P. K. E. Plan ten można nabyć we wszystkich księgarniach i kioskach Poznania.

# IV Rajd Automobilowy Pań

Czwarty z rzędu rajd automobilowy pań zorganizowany przez Automobilklub Polski, który się odbył w dniach 14 do 16 września, zgromadził u startu zaledwie dziewięć zawodniczek. Rajd był o wiele łatwiejszy aniżeli w roku ubiegłym, gdyż usunięto z regulaminu kilka przepisów, które niepotrzebnie krępowały uczestniczki rajdu. Trasa rajdu dzieliła się na trzy etapy, i prowadziła z Warszawy przez Zakopane, Wisłę i zpowrotem do Warszawy, a ogólna jej długość wynosiła 1155 kilometrów.

W myśl regulaminu należało całą drogę przejechać z wyznaczoną przeciętną szybkością bez żadnych defektów, uruchomić z rana silnik w przepisanym czasie, oraz wykazać przepisaną szybkość w próbach na płaszczyźnie i na wzniesieniu.

Na początku pierwszego etapu wycofała się pani de Lavaux na samochodzie „Z" z powodu defektu maszyny, jednakowoż nie zraziła się tem, i wyruszyła na innej maszynie tej samej marki, lecz już poza konkursem. Do Zakopanego przybyły wszystkie maszyny w oznaczonym czasie i w doskonałej formie. Następnego dnia nastąpił start do drugiego etapu poprzez górskie tereny bardzo trudne ze względu na obfitość wzniesień i zakrętów. Na Wysokiej koło Nowego Sącza odbyła się górska próba szybkości, w której zwyciężyła pani Koźmianowa na Austro-Daimlerze, uzyskując na dwóch kilometrach doskonały czas 2 min. 7 sek. Trzeci etap prowadził z Wisły do Warszawy, a odbyła się na nim płaska próba szybkości na dystansie 2 km. I tym razem zwyciężyła p. Koźmianowa, osiągając szybkość 89 km/g.

W ostatecznej klasyfikacji rajdu zwyciężyła p. Koźmianowa zdobywając 48 pkt. dodatnich na Austro-Daimlerze. Drugie miejsce z różnicą 5 pkt. zajęła p. Maryańska na Delage. Trzecie miejsce p. Podhorodyńska na Citroenie a czwarte p. Gawłowa również na Citroenie. Rajd udał się pod każdym względem mimo małej liczby zawodniczek. Wszystkie walczyły z przeciwnościami, z ogromną zaciętością i wolą zwycięstwa osiągając w rezultacie doskonałe wyniki, których nie powstydziliby się najlepsi nawet kierowcy. Kierownicy rajdu mieli mało do czynienia. Nie wątpimy, że na 5. rajd pań pojadą wszystkie polskie kierowczynie.

*ANDRZEJ TARCZYŃSKI*

# Londyn — Berlin

## Wrażenia z podróży

Zabieramy się do odjazdu. Smutno nam opuszczać Anglję, która z racji wyścigów o puhar Schneidera zmieniła chwilowo klimat i popisuje się piękną pogodą. Nawet Londyn, uchodzący za wszechświatową centralę mgły, rozchmurzył się i cieszył nas słonecznym blaskiem.

Właściwie, pisząc o Londynie każdy korespondent technicznego tygodnika liczy swoim obowiązkiem rozwałkować do ostatecznych granic kwestję ruchu ulicznego, jego automatycznej regulacji itp. Ja też miałem zamiar postąpić podobnie, lecz okazało się, że dla poważniejszego zapoznania się z temi rzeczami nie wystarczy parodniowy pobyt w mieście, którego w dodatku nie zna się zupełnie, lecz trzeba poza zwykłem patrzeniem, przestudjować przepisy policyjne, stwierdzić jak się w praktyce wykonuje i posłuchać kilku rozpraw sądowych o wypadkach ulicznych. Nie miałem na to wszystko czasu, a więc nie chcąc muszę zadowolić się tylko spostrzeżeniem, dotyczącem wyglądu najruchliwszych ulic miasta olbrzyma w nocy. Kiedy wyszedłem na wieczorną przechadzkę zdawało mi się, że oglądam jakiś fanstastyczny film. W lekkiej mgle, przerywanej jaskrawemi światłami latarń, sunęły ogromne cielska autobusów, otoczone szarą masą samochodów. Wszystko to płynęło cicho, bez warczenia motorów, bez ryku sygnałów. Właściwie ulica robiła prawie niesamowite wrażenie. U nas w podobnych warunkach, przy ruchu parę razy słabszym powstałby napewno piekielny hałas. Poza głównemi arterjami, pełnemi ruchu, światła i życia, w Londynie łatwo dostać się na jakąś boczną uliczkę, która niczem się nie różni od naszych poznańskich ulic na przedmieściach...

Rozgadałem się o Londynie, a tu właściwie czas odjeżdżać. Mieliśmy zamiar skorzystać z doskonałej komunikacji lotniczej, lecz żal nam było morza, nad którem przeciętny „Handley Page", lub inny kolos wielomotorowy przelatuje w ciągu kilkunastu minut, dlatego też wybraliśmy mniej szybki środek lokomocji — mianowicie zwykły parostatek. Wybór ten okazał się trafnym, gdyż kanał przygotował nam małą niespodziankę.




*Ruchliwa londyńska ulica wieczorem. Cicho i szybko toczą się potężne autobusy, a obok mkną liczne samochody prywatne i taksówki.*

Jak już mówiłem, pogoda w ostatnich dniach była bardzo piękna i sprzyjała wszelkim imprezom sportowym... Czytelnicy przypuszczają prawdopodobnie, że spotkaliśmy jakąś nową miss Ederle, która przepływała kanał? Nie, takiego unikatu nie widzieliśmy, zato omal nie przewróciliśmy młodego rowerzysty, który w spacerowym tempie jechał sobie w kierunku Calais. Nie żartuję wcale. Rzeczywiście widzieliśmy młodego dżentelmena, kręcącego pedały zwykłego roweru, w którym koła zastąpiono pływakami. Okazało się, że w ostatnim czasie „rowery wodne" stały się modnym sportem i wszyscy budują je dla rekordowego przepływania przez La Manche. Pierwszy amator, który zdecydował się na taki rajd, męczył się rzetelnie dziesięć godzin i jechał w otoczeniu kilku motorówek, które miały go ratować w razie nieszczęśliwego wypadku, drugi zużył na to samo osiem godzin, następny siedem itd, tak, że jako ostatni rekord, uchodzi przebycie całej przestrzeni bez żadnej eskorty w ciągu sześciu godzin. Znalazł się pozatem jakiś genjalny konstruktor, który zapowiada, że zbuduje wodny rower na zasadach ślizgowca. Maszyna ta ma podobno rozwijać szybkość prawie 35 klm na godzinę.

Należy przypuszczać, że manja rowerów wodnych skończy się wkrótce, gdyż te nowe maszyny nawet najpomysłowej zbudowane, nie pozwolą na przebywanie burzliwych przestrzeni wodnych. Co innego byłoby gdyby rowery takie użyto dla sportu na rzekach. Tu mogłyby one śmiało konkurować ze zwykłemi łodziami, poruszanemi przy pomocy wioseł, gdyż znacznie prościej jest usiąść sobie na siodełku, kręcić nogami i jechać w dowolnym kierunku, niż trenować całe miesiące w trudnem wiosłowaniu.

Zagadałem się o rowerach, mimo że nasz parostatek dawno już minął oryginalnego sportsmana i mknął obok kilku pięknych jachtów żaglowych, które wyprawiały śmiałe harce na falach. Warto było patrzeć na ich zgrabne sylwetki w chwilach, kiedy wykonywały one śmiałe zwroty, mieniając kurs. Przez pewien czas zdawało się, że będziemy świadkami oryginalnego wyścigu. Lekkie jachty wykręciły i, płynąc gęsiego, zrównały się z naszym paro-




*W dnie świąteczne Anglicy i Francuzi uciekają z dusznych miast aby uprawiać piękny sport żaglowy.*




*Sport motorowy na wodzie stał się bardzo modny z chwilą spopularyzowania się lekkich silników przyczepnych. Czasami, na podobieństwo samochodów i łodzie sportowe muszą korzystać z „napędu konopnego".*

statkiem. Zaczęto powiewać chusteczkami, kilku pasażerów udało się do kapitana z prośbą o zwiększenie szybkości, reszta ludzi stłoczyła się przy poręczach, a wysocy Anglicy zaczęli wyciągać banknoty i zakładać się o wynik zawodów. Już miał się rozpocząć wyścig, lecz żaglowce zdecydowały widocznie, że nie godzi się im konkurować ze starą sapiącą maszyną parową i wykręciły w bok, dotykając pogardliwie końcami rej spienionej powierzchni wody. Wkrótce potem sylwetki ich zamajaczyły daleko na horyzoncie.

Wysiadanie na brzeg, formalności celne, kontrola paszportów, wojna o bagaż. Wreszcie dostajemy się do pociągu, który ma nas zawieźć do Berlina. Chcieliśmy wprawdzie skorzystać z nowoutworzonej północnej linji lotniczej, lecz jeden z kolegów musiał zatrzymać się w Paryżu, inny znów miał już wykupiony bilet kolejowy, tak, że ostatecznie wpakowaliśmy się do wagonu, powtarzając sobie stare przysłowie, że Cygan dał się dla kompanji powiesić.

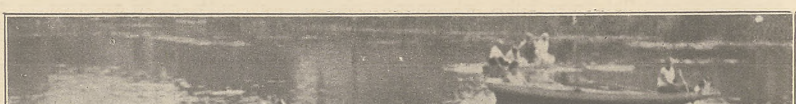
Trudno napisać coś ciekawego o podróży pociągiem, zacznę więc od przyjazdu do Berlina. W porównaniu z Londynem, stolica Niemiec wydała mi się ciemną i ponurą. Nie pomogło słońce, ruch na ulicach i jasne stroje pań; monumentalne, ciężkie budynki i koszarowe domy, utrzymane w szarym lub ciemno ceglastym tonie, na tle prawie czarnych asfaltów jezdni robiły przytłaczające wrażenie. Właściwie „spostrzeżenia ogólne" nie należą do mojej kompetencji, muszę więc zająć się ściślejszą obserwacją zjawisk, związanych z regulacją ruchu ulicznego, ilością samochodów itp. Już w ciągu pierwszych paru godzin pobytu w Berlinie skonstatowałem, że mimo względnie szybkiego tempa ulicy i gęstego ruchu, bezpieczeństwo na jezdni nie pozostawia wiele do życzenia, gdyż wszystkie autobusy, samochody osobowe, motocykle i rowery poruszają się prawidłowo, linjami zgóry przewidzianemi, tak że przechodząc przez ulicę nie jesteśmy narażeni na niespodzianki w postaci jakiejś taksówki, wyskakującej nieoczekiwanie z za rogu z szybkością 60 kilometrów na godzinę.

Moje pierwsze spostrzeżenie zostało potwierdzone na drugi dzień, kiedy wybrałem się na przejażdżkę rowerem. W Poznaniu np. czułem się na rowerze niepewnie i nawet na spokojniejszych ulicach starałem się jechać chodnikiem, rozumie się jeżeli na horyzoncie nie było widać żadnego policjanta, w Berlinie natomiast śmiało wykręcałem się między samochodami, gdyż byłem pewien, że nikt nie zboczy i nie wpadnie na mnie, jeżeli sam będę jechał przepisowo. Właściwie należy przypuszczać, że te względne bezpieczeństwo ulic zawdzięcza Berlin nie przepisom policyjnym, które mało różnią się od naszych, lecz dużej gęstości ruchu, stwarzającej automatyczną regulację.

Mówiąc o bezpieczeństwie należy jeszcze poruszyć jedną kwestję, zajmującą w ostatnim czasie bardzo poważnie wszystkich niemieckich automobilistów. Ja osobiście zapoznałem się z nią nieco obcesowo. Jechałem mianowicie spokojnie rynsztokiem, jak się należy skromnemu rowerzyście i czułem się zupełnie bezpiecznym. W tem widzę, że jakaś taksówka chce wykręcić, ślizga się, jedzie bokiem i ma zamiar wpaść na mnie. Nie było innej rady, musiałem zahamować, lecz okazało się, że na mokrym asfalcie nie jest to możliwie. Tak samo jak taksówka, mój rower zaczął ślizgać się i wreszcie legł na ulicy. W rezultacie miałem mocno zbity łokieć, chociaż szczęśliwie uniknąłem zderzenia. Okazało się, że wypadki takie zachodzą w Berlinie bardzo często, gdyż asfaltowe jezdnie, doskonałe przy dobrej pogodzie, są bardzo niebezpieczne w czasie deszczu lub nawet po każdem skropieniu wodą, powodują ślizganie się gumowych opon. Próbowano temu zaradzić przez skrapianie jezdni specjalnemi substancjami kleistemi z domieszką ostrego piasku, lecz doświadczenia te dały wynik ujemny, tak że obecnie myślą tam o zastąpieniu asfaltu betonem.

Czem skończą się projekty rady miejskiej, dotyczące ulepszenia jezdni, trudno dziś powiedzieć, w każdym razie, mimo pewnego niebezpieczeństwa, po ulicach Berlina przesuwają się dziennie dosłownie setki tysięcy samochodów. Jadą ciężkie maszyny z przyczepkami, przewożąc dziesiątki tonn towarów, suną gęsiego dwupiętrowe autobusy pełne publiczności, mkną piękne samochody prywatne, tandetne taksówki, cyklonety na trzech kołach i wreszcie motocykle. Tych ostatnich jest tam bez porównania więcej niż w miastach polskich.

Praktyczni Niemcy zrozumieli dobrze zalety taniego i lekkiego motocykla, dlatego też korzystają coraz częściej z jego usług. Zastę-



*„Ostatnim krzykiem" mody sportowej są obecnie t. zw. rowery wodne. W czasie pięknej pogody dziesiątki takich maszyn przebywa w tempie spacerowem kanał. Z szczególnem zamiłowaniem uprawia ten sport młodzież.*



*W Zachodniej Europie motocykl musi wytrzymać każdą drogę, przebywając nawet „wbród" różne strumyki i potoki.*

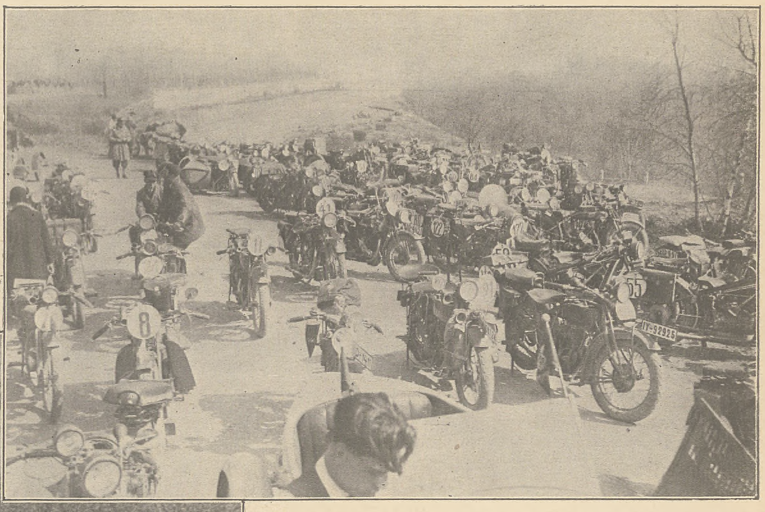
puje on mniej zamożnym samochód, przewożąc właściciela i jego rodzinę do pracy, używa się dla sportu, lecz najwięcej bodaj korzystają z niego dla niedzielnych wycieczek. Przeciętny właściciel motocykla posiada zazwyczaj różne, bardzo praktyczne przybory wycieczkowe jako to: namiot, kuchenkę benzynową, termos, a nawet wygodne pantofle. Wszystko to przyczepia się do cierpliwej maszyny, do kosza wsadza się żonę z dziećmi i pieskiem i jazda za miasto. Największe powodzenie mają miejscowości gdzie jest trochę lasu, restauracja z dobrem piwem i orkiestra. Tutaj cała rodzina rozlokowuje się wygodnie, rozkłada namiot i w lekkich, choć może niezbyt estetycznych strojach spędza niedzielę.

Takie wycieczkowe miejsca mogą czasami zastąpić muzea motocyklowe, gdyż dla niedzielnych wyjazdów służą nawet najstarsze motocykle, które nie mają prawa kursować po mieście, gdyż berlińska policja stała się w ostatnim czasie bardzo nerwowa i bezapelacyjnie pakuje kary wszystkim właścicielom ryczących i strzelających maszyn.

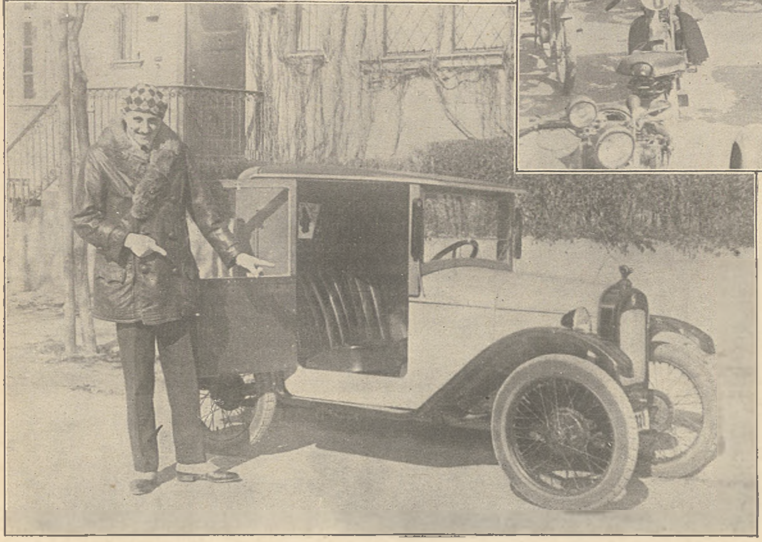
Takim sposobem na niedzielnych wycieczkach możemy oglądać najróżniejsze przedpotopowe Wanderery, przypominające wielbłądy swoją wysokością i strzelające wesoło po przebyciu każdego dziesiątka metrów. Ktoś mi mówił, że prawie każdej niedzieli do Wansee przyjeżdża jakiś stary dziwak na motorowym trycyklu, zbudowanym podobno przez samego Daimlera. Ów pan potrafi zazwyczaj bez większych przeszkód przebyć drogę w jedną stronę, lecz w czasie powrotu maszyna odmawia mu posłuszeństwa i wtedy syn jego, posiadający nowoczesną D. K. W. odwozi ojca na sznurku do miasta.

Rozumie się, że prócz maszyn starożytnych, dromaderów rodu motocyklowego, widzimy w Niemczech masę motocykli zupełnie dobrych, wykonanych z pewnem sportowem zacięciem i pozwalających właścicielom ich, na odbywanie nawet bardzo dalekich wycieczek. W ostatnim czasie zaczęto nawet żądać od motocykli wprost niemożliwych rzeczy. Publiczność zdecydowała, że o ile przeciętny samochód wymaga dobrej szosy, to motocykl musi jeździć po każdej drodze, przebywać nawet strumyki, wspinać się na góry i wyrabiać różne inne dziwaczne rzeczy. Są ponoć amatorzy, którzy specjalnie wtrenowują swoje maszyny w tego rodzaju karkołomnej jeździe.

Zagadaliśmy się o motocyklach a tu czas wracać do miasta. Musimy jeszcze zająć się samochodami, które kursują po Berlinie. W pierwszym dniu mego pobytu w stolicy Niemiec próbowałem na oko obliczyć ile jakiej marki samochodów kursuje po mieście. Eksperyment zawiódł z punktu, gdyż nie byłem w stanie dostatecznie szybko rachować. W każdym razie, miałem wrażenie, że przeważały małe Ople, pomiędzy którymi od czasu do czasu przesuwała się jakaś luksusowa limuzyna Mercedesa lub Meybacha. Przypuszczałem pozatem, że zobaczę dużo Fordów, gdyż w ostatnim czasie niemiecka prasa rozpisywała się bardzo obszernie o nich, oraz o zalewie Niemiec przez przemysł amerykański, lecz na lekarstwo nawet nie mogłem odszukać tej marki. Prawdopodobnie kilka tysięcy Fordów, sprzedanych w ostatnim czasie zginęło w powodzi innych maszyn.



*Niemcy korzystają z każdej niedzieli, by robić wycieczki na motocyklach, które w takie dnie są stałą dekoracją szos*



*W Berlinie staje się modny specjalny „cicerone" z własnym samochodem. Obwozi on po mieście zamożnych przyjezdnych, bawiąc ich miłą i grzeczną rozmową.*

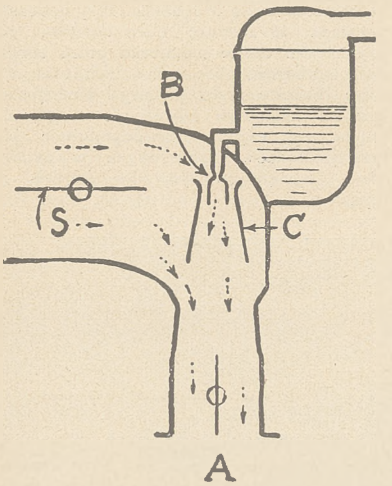
Prócz zwykłych samochodów w Berlinie widać dużo samochodzików i trzykołowych cyklonetek, rozwożących lżejsze towary po mieście. Maszyny takie są podobno bardzo praktyczne, gdyż nie wymagają wielkiej obsługi, nie niszczą gum i nie opłacają wysokiego podatku. Prawdopodobnie i u nas w Polsce podobny typ samochodów dałby się bardzo spopularyzować gdyby go produkowano w kraju.

Znów rozgadałem się, a tu czas na mnie. Odjeżdżam. Portjer hotelowy gwiżdże na taksi. Nareszcie jeden Ford! Chociaż na odjezdnem zobaczyłem go w Berlinie.

---

# Karburator Holley'a

Z chwilą wynalezienia urządzeń przy karburatorach, które umożliwiały przy każdem obciążeniu i ilości obrotów silnika dostarczenie najekonomiczniejszej mieszanki, wzgl. podnoszącej do maximum jego sprawność, przy równoczesnem umożliwieniu najmniejszych obrotów silnika w czasie jego biegu luzem, jak np. przy układzie dysz u karburatorów Zenitha, Claudela itp., palącą stała się kwestja, aby przy pociśnięciu akceleratora dostarczyć silnikowi odrazu mieszanki, któraby gwarantowała natychmiastową jego maksymalną sprawność. Wiadomo bowiem, że po otwarciu przepustnicy, w chwili, gdy silnik idzie luzem, przewody zasilające dyszę nie są w stanie dostarczyć natychmiast potrzebnej ilości benzyny. Trzeba więc pewnego czasu, aby karburator dostosował się do nowych warunków pracy. Aby temu zaradzić, skonstruowano między innemi t. zw. pompki zasilające, połączone bezpośrednio z przepustnicą, które w czasie jej otwarcia dostarczają momentalnie i przymusowo pewnej potrzebnej ilości benzyny do dysz karburatora. Zdaje się, że tą konstrukcją osiągnięto już maximum tego, co nowoczesny karburator dać może.




*Rys. 1. Schemat ogólny karburatora Holley'a.*

Należy jeszcze pamiętać, że przy dotychczasowych konstrukcjach karburatorów konieczną była pewna, dość znaczna praca samego silnika, dla t. zw. „pompowania". Praca ta, w połączeniu z depresją przed zaworami, zmniejszającą napełnienie cylindrów, bardzo ujemnie odbijała się zwłaszcza przy wielkich obrotach na sprawności motoru.

Z tych właśnie względów konieczne było opracowanie konstrukcji, którąby wydatnie podnosiła stopień napełnienia cylindrów i posiadałaby równocześnie wszelkie zalety już znanych typów.

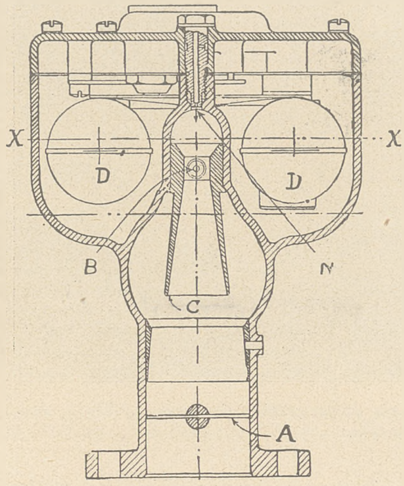
Warunki te spełnia w wysokim stopniu nowy karburator Halley'a.

Nowością w tym karburatorze jest to, że mieszanka płynie w nim nie jak w poprzednich konstrukcjach do góry, lecz wyzyskując własny ciężar spada do silnika w dół.

W ten sposób depresja, powstająca wskutek pracy silnika, jest lepiej wyzyskana, gdyż cylindry są w możności wyciągnąć w takcie ssania większą ilość mieszanki, co naturalnie podwyższa w dość znacznym stopniu sprawność silnika.

Zasada, na której zbudowano nowy karburator Holley'a jest następująca:

Rysunek 1 przedstawia schemat tego karburatora. Z prawej strony u góry znajduje się komora pływakowa z umieszczoną niżej dyszą B. Dysza właściwa znajduje się w lejku C. Komorę mieszania można zamykać przepustnicą A przy silniku i od strony otworu startowego S, przez który karburator łączy się z powietrzem atmosferycznem.

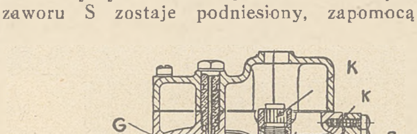



*Rys. 2. Pływaki i główna dysza.*

Na rysunku 2 uwidocznione są dwa pływaki D, rozmieszczone po obu stronach dyszy głównej B. Konstrukcja ta zapewnia stały poziom paliwa w każdem położeniu karburatora. Powyżej głównej dyszy B, która znajduje się około 12,5 mm pod poziomem paliwa, umieszczona jest t. zw. dysza przyspieszająca N. Wylot głównej dyszy B znajduje się w najwęższem miejscu przewodu Venturiego C.

Rysunek 3 przedstawia układ głównej dyszy B z jej dopływami. Ponieważ wylot głównej dyszy leży poniżej poziomu paliwa, musiano stworzyć konstrukcję, zapobiegającą wyciekaniu paliwa przy nieczynnym silniku. W tym celu zastosowano przeponę F, która pod działaniem ciśnienia oleju, podczas pracy silnika przy pomocy dźwigni G otwiera zawór iglowy J, który jest w swej górnej części zaopatrzony w nakrętkę nastawną K. Zawór iglowy jest połączony za pomocą małej dźwigni z przepustnicą A, tak, że otwarcie przepustnicy powoduje równocześnie podniesienie tegoż zaworu

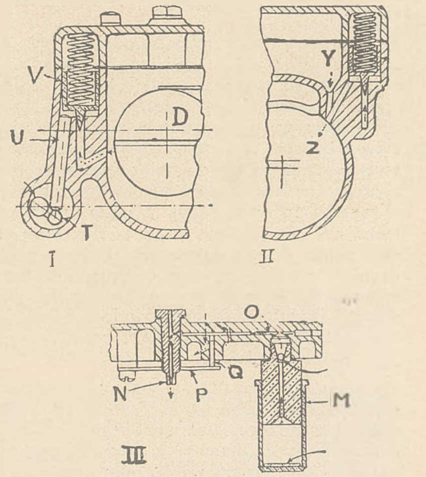
Na rysunku I. i II. widzimy urządzenie t. zw. dyszy rozruchowej. Przez zamknięcie zaworu S zostaje podniesiony, zapomocą




*Rys. 3. Układ głównej dyszy z jej dopływami.*

dźwigni T i drążka U zawór V, otwierając dopływ paliwa do dyszy rozruchowej Z. Dysza ta jest przez kanał Y połączona z atmosferą zewnętrzną, tak że podczas ssania silnika powietrze i benzyna dopływają przez dyszę Z. W momencie otwarcia zaworu startowego S zawór V zostaje zamknięty odnośną sprężyną.

Rysunek III. uwidacznia nam konstrukcję pompki przyspieszającej wraz z jej dyszą. Cylinder pompki M jest podobnie jak zawór iglowy J w połączeniu z przepustnicą A. W momencie otwarcia przepustnicy A, przesuwa się również tłoczek pompki M i w ten sposób potrzebna ilość paliwa zostaje wtryśnięta przez dyszę M do przewodu Venturiego. Aby wtryśniętą ilość paliwa dostosować do temperatury silnika, jest w przewodzie do dyszy M odgałęzienie O, którego ujście znajduje się w komorach pływakowych. Termostat P, czyli przyrząd, utrzymujący równą temperaturę, działa bezpośrednio na zasuwę Q, która ma na celu regulowanie wolnego przekroju odgałęzienia O, tak, że w razie podnoszenia się temperatury silnika ilość paliwa wtryskiwanego przez dyszę M zmniejsza się odpowiednio.




*Rys. 4. Dysza rozruchowa i pompka przyspieszająca.*

Nowy typ karburatora posiada jeszcze jedną wielką zaletę. Dzięki doprowadzeniu benzyny pod ciśnieniem (dysza znajduje się poniżej poziomu paliwa) zwiększa on znacznie elastyczność silnika, mimo dużych przekrojów wszystkich przewodów doprowadzających.

W zwykłych typach karburatorów osiągano zwiększenie elastyczności przez silne zwężenie przewodów doprowadzających. Takim sposobem nawet przy bardzo wolnych obrotach silnika dopływające powietrze miało dużą szybkość i mogło wytworzyć dobrą mieszankę, ssąc właściwą ilość benzyny. Na nieszczęście sposób ten, tak samo jak wstępne podgrzewanie mieszanki powodował zmniejszenie wydajności silnika na normalnych obrotach, uniemożliwiając dobre napełnienie cylindrów. Otóż karburator Halley'a, jak już zaznaczyliśmy, dostarcza do dyszy dostateczną ilość benzyny niezależnie od ssania silnika, co w połączeniu z regulacją dopływu przez ruch przepustnicy zabezpiecza dostateczną stałość mieszanki na dowolnych obrotach, a co za tem idzie — dużą elastyczność motoru. Do zalet nowego karburatora musimy jeszcze zaliczyć to, że kondensująca się benzyna, która w zwykłych karburatorach wycieka

(Dokończenie na str. 10-tej.)

# Sport samochodowy i motocyklowy

**Rajd motocyklowy K. K. M.**

W ubiegłą niedzielę odbył się rajd motocyklowy zorganizowany przez krakowski klub motocyklowy na trasie Kraków, Nowy Sącz, Nowy Targ i Kraków. Trasę podzielono na 4 etapy, a czas obliczano za każdy etap osobno. Najlepszy czas dnia uzyskało 3 kierowców Damski, Hołuj i poza konkursem Syrek.

W kat. do 250 ccm (szybkość maks. 40 km. na godz.) uzysłał I nagrodę Zakrzewski na D. K. W.; w kat. do 600 ccm (szybkość maks. 45 km. na godz.) Richter na Harleyu, a w kat. ponad 600 ccm (szybkość maks. 50 km. na g.) Hołuj również na Harley'u. Poza konkursem uzyskali w tej kat. najlepszy czas Syrek i Gębala. Na motocyklach z przyczepkami w kat. do 600 ccm. zwyciężył Kozik na BSA., a ponad 600 ccm Damski na Harley'u.

**Zawody motocyklowe o mistrzostwo Lwowa**

W zawodach motocyklowych o mistrzostwo Lwowa najlepszy czas dnia osiągnął Alvensleben z Bydgoszczy na Nortonie z przeciętną szybkością 122,44 km/godz. Mistrzostwo Lwowa w najwyższej kategorji uzyskał Rudawski na Arielu przed Alvenslebenem.

**Grand Prix Buenos Aires**

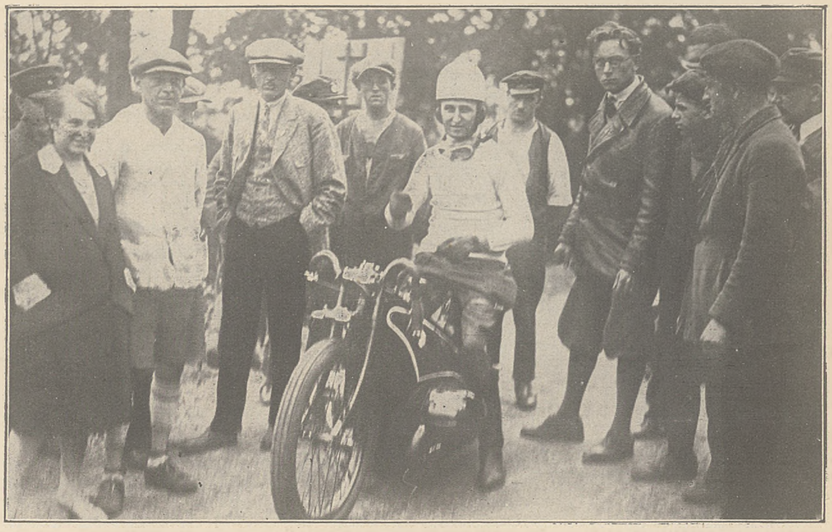
E. Milone zdobył ostatnio na Bugattim wielką nagrodę Buenos Aires, przebywając 507 km. w 3 godz. 46 min. i 38 sek.

Pierwszą nagrodę w drugiej kategorji uzyskał Deuzino na Stutzu (413 km. w 3 godz. 2 min. 35 sek.)

**Przygotowania do nowego rekordu szybkoćci**

Włosi przygotowują się do nowej próby, by pobić rekord szybkości, który onegdaj zdobył por. Orlebar na hydroplanie Supermarine Rolls-Royce 56.

Dal Molin i Angelo, którzy brali udział w walce o puhar Schneidera, podejmują w najbliższych dniach nową próbę szybkości na hydroplanie Piaggo, którego skrzydła równocześnie zastępować będą pływaki. Na tym hydroplanie spodziewają się oni osiągnąć 650 km. godz.



*Znany monachijski motocyklista Henne odbył na nowym motocyklu B M W 1000 ccm, szereg oficjalnych prób, podczas których ustanowił 8 nowych rekordów światowych.*

**Nowe rekordy wytrzymałości**

Na autodromie w Linas-Monthléry ustanowili Corrain, Tchernousky, Dellgutte i Vasselle nowy światowy rekord wytrzymałości na samochodzie sześciocylindrowym Hotchkiss, o pojemności 3 litrów, bijąc 16,000 km. w 139 godz. 29 min. 7 sek., co odpowiada średniej szybkości 115,377 km. godz. Ci sami kierowcy przebyli — kontynuując bieg 20 tys. km. w 180 godz. 33 min. 05 sek. (średnia szybkość 110,77 km. na godz.)

Równocześnie pobite zostały dwa nowe rekordy wytrzymałości na tym samym torze na dwunastocylindrowym samochodzie Voisin, który przebył 6,437 km. w 43 godz. 32 min. 45 sek. Podejmując bieg na nowo osiągnięto 8,045 km. z średnią szybkością 146,728 km. godz., a 10 tysięcy km. w 67 godz. 58 m. 23 sek. (średnia szybkość 147,91 km. na godzinę).

**Nowe rekordy motocyklowe**

Na torze w Linas Monthlery pobito w ostatnich dniach kilka rekordów motocyklowych. Firma szwajcarska Motosacoche wyprodukowała silnik seryjny o 250 ccm pojemności, na którym zdobyto szereg rekordów światowych. Uzyskano następujące przeciętne: na 50 km., przeciętną szybkość 150,6 km. na godz., na 100 km. 152,63 km. na godz., na 100 milach ang. 149,77 km. na godz. i wreszcie w jednej godzinie 153,333 km.

Pozatem uzyskał nowy rekord Denly na motocyklu AJS., o poj. 500 ccm, bijąc 50 km. w 17 min. 41 s., z średnią szybkością 169,59 km. na godz.

**Rajd gwiaździsty do Barcelony**

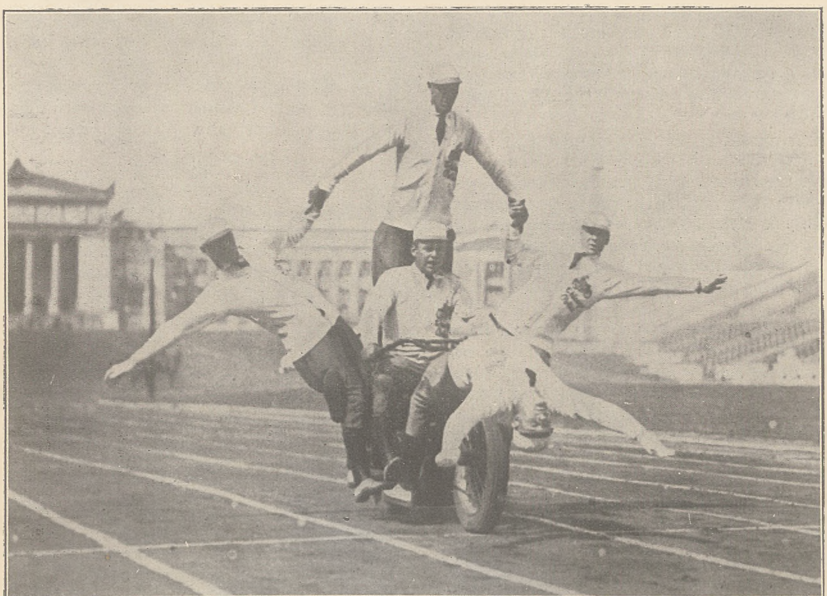
Z okazji wystawy światowej, która się odbywa w Barcelonie, organizuje Król. Autoklub Katalonji rajd gwiaździsty w dniach od 18 do 24 października br. Karta kontrolna uczestników rajdu musi być ostemplowana w jednem z miejsc przewidzianych w oficjalnej mapie rajdu. Start powinien się odbyć w takim czasie, by samochody przybywały dnia 18 października między godz. 13 a 18 (szybkość przeciętna 35—40 km. na godz.) do Barcelony. Uczestnicy muszą przestrzegać trasę wyznaczoną i są zobowiązani do zgłaszania się w postojach kontrolnych. Podwozie, silnik oraz most tylny samochodu zostaną zaplombowane na miejscu startu.

Za pierwsze przebyte 1000 klm. dolicza się 45 pkt. Za każdy ponad przeciętną wyznaczoną szybkość na godzinę przebyty km. dolicza się 5 pkt., których ilość nie może przekroczyć 200. Samochodom o 1500 ccm poj. wlicza się 10 pkt. plus 3 pkt. za każdą dalszą osobę, razem 30 pkt. Samochodom do 3000 ccm. — 7,50 pkt. plus 4 punkty za każdą dalszą osobę, razem 40 pkt., a ponad 3000 ccm 6 pkt., plus 5 punkt. za każdą dalszą osobę, razem 30 pkt.

Dla zwycięzców wyznaczono większą ilość nagród honorowych i pieniężnych.

Dnia 21 października odbędzie się na terenach wystawowych konkurs piękności samochodów oraz korso, a 24. wyścig górski na terenie wystawowym.

Na powyższe konkursy oraz wyścig górski zaproszony został król hiszpański z rodziną oraz przedstawiciele korpusu dyplomatycznego.



*Na konkursie motocyklowym, zorganizowanym przez policję w Chicago, zademonstrowano takie oto popisy ekwilibrystyczne.*

# Karburator Holley'a

(Dokończenie ze strony 8-ej.)

przsz rurę ssącą, w karburatorze Holley'a płynie do cylindrów, przed któremi wyparowuje z powodu wyższej temperatury przewodów w pobliżu bloku cylindrowego.

Na zakończenie wyliczymy wszystkie zalety nowego karburatora. Otóż w motorze, zaopatrzonym w karburator Holley'a praca ssania tłoków silnika jest daleko mniejsza, pozatem osiąga się wyższy stopień napełnienia cylindrów. Przez pominięcie podgrzewania przewodów poza karburatorem zwiększa się gęstość mieszanki, przez co osiąga się większy skutek wolumetryczny tak, że staje się w zupełności możliwem zwiększenie dotychczasowej sprawności silnika o ca. 18 do 20 procent. Wszystkie te warunki podwyższają termiczny skutek silnika.

---

### Międzynarodowe zawody awionetek

Siódme z rzędu międzynarodowe zawody awionetek o puhar króla belgijskiego odbędą się w dniach 26. 27. i 28. b. m. na lotnisku w Evere koło Brukseli. Dotąd zgłosili swój udział przedstawiciele przemysłu lotniczego Francji, Anglji, Niemiec, Belgji, Holandji itd. Aparaty pilotowane będą przez chluby lotnictwa tych krajów. Zawody te mają się równocześnie przyczynić do ulepszenia i dźwignięcia lotnictwa turystycznego w Belgji i zagranicą.

Między zgłoszonemi znajdują się: 2 Avro i 1 Moth de Havilland (Anglja), 2 Caudrony i 3 Potezy (Francja), 1 Pandor (Holandja), 1 Klemm (Niemcy), 1 Orta Saint-Hubert (Belgja).

Żałować tylko należy, że żadna z polskich awionetek do tych zawodów nie została zapisana.

### Nowe zwycięstwo mjr. Segrave'a

Podczas wyścigu łodzi motorowych, jakie się odbyły w ub. niedzielę na Lido we Włoszech, motorówka angielska „Miss England", sterowana przez mjr. Segrave'a, zdobyła pierwszą nagrodę, osiągając przeciętną szybkość 137 km. godz. Dwie łodzie amerykańskie „Miss America V i VII" zdobyły drugie i trzecie miejsce.

### „Wielka Nagroda" Narodów

W ubiegłą niedzielę odbyły się na torze wyścigowym Monza koło Medjolanu wyścigi motocyklowe o „Grand Prix" narodów.

Varzi, który dnia 15. b. m. odniósł zaszczytny tytuł mistrza samochodowego Włoch, jeszcze raz dowiódł swoją wysoką klasę. Na motocyklu Sunbeam o pojemności 500 ccm osiągnął on średnią szybkość 151,770 km. godz., zdobywając w tej kategorji drugie mistrzostwo Włoch. Pozostałe wyniki przedstawiają się następująco: Motocykle 125 ccm poj.: Landi na MM. w 2:7:39; 175 ccm poj.: Baschieri na Benelli w 1:48:19, średnia szybkość 110,778 km. godz.; 250 ccm poj.: Truzzi na Guzzi 2:23:31, średnia szybkość 129,409 km. godz.; 350 ccm. poj. Moretti na Bianchi w 3:7:51, średnia szybkość 127,605 km. godz.; 500 ccm poj.: Varzi na Sunbeamie w 2:54:24, średnia szybkość 151,7 km. godz.

### Duray zdobywa nowy rekord

Ostatnio odbyły się na torze wyścigowym w Arpayon koło Paryża wyścigi motocyklowe i samochodowe, zorganizowane przez klub motocyklowy Francji. Wyścigi samochodowe odbyły się z rozbiegu i z startu stojącego. Znany światowy kierowca Duray ustanowił na samochodzie Packard-Cable nowy francuski i światowy rekord, osiągając 230,62 km. godz.

### Wielka nagroda Monzy

Ostateczne wyniki wyścigów samochodowych, które się odbyły dnia 15. b. m. na torze w Monzy koło Medjolanu i które zadecydowały o mistrzostwie Włoch, przedstawiają się następująco:

I. Przedbieg, samochody do 1500 ccm. poj. 1) Arcangeli (Talbot) 99 km. w 33:20,8 (przeciętna szybkość 173,13 km. godz.) 2) Nuvolari (Talbot), 34:11,2; 3) Ruggieri (Maserati), 37:38.

II. Przedbieg, samochody od 1500 do 3000 ccm. poj. 1) Brilli Peri (Alfa Romeo), 32:09, przeciętna szybkość 184,67 km. godz. 2) Borzacchini (Maserati), 32:21; 3) Varzi (Alfa Romeo) 32:45; 4) Biondetti (Bugatti), 34:23,4; 5) Foresti (Bugatti) 34:27,6; 6) Toti (Maserati), 36:22,2; 7) de Carolis (Bugatti) 36:34.

III. Przedbieg, samochody ponad 3000 ccm. poj. 1) Momberger (Mercedes), 34:16,6 (przeciętna szybkość 173,29 km. godz.) 2) Maserati (Maserati), 34:16,8; 3) Caflisch (Mercedes) 35:22.

Wyścig końcowy. 1) Varzi (Alfa Romeo) 31:38, przeciętna szybkość 187,73 km. godz. 2) Nuvolari (Talbot), 33:15; 3) Momberger (Mercedes), 34:07,4; 4) Brilli Peri (Alfa Romeo), 34:18,6; 5) Caflisch (Mercedes), 34:20; 6) Maserati (Maserati), 34:48,4; 7) Borzacchini (Maserati) 35:17,2; 8) Ruggieri (Maserati), 37:14.

### Sterowce amerykańskie

„Goodyear Zeppelin Corporation" w Akron przystąpiło do konstrukcji dwu sterowców olbrzymów, które będą gotowe w 18 miesiącach.

Olbrzymy te będą posiadały pojemność 180 tysięcy metrów sześciennych czyli dwa razy większą od Zeppelinów. Sterowce te będą napełnione helem, zaopatrzone w ośm silników, każdy po 600 KM., i służyć będą do komunikacji między Ameryką, Europą i innemi częściami świata.

Równocześnie przystąpili do budowy olbrzymiego portu dla sterowców. Między innemi rozpoczęto budowę potwornego hangaru, który pomieści dwa takie olbrzymy.

### „Grand Prix" Europy odbędzie się w Barcelonie

Z okazji odbywającej się Światowej Wystawy w Barcelonie zorganizowane będą w dniach 19 i 20 października r. b. wyścigi motocyklowe na torze Gariga i Granollero, 25 km. od Barcelony. Długość trasy wynosić będzie 16,7 km., wiraże zostaną zniesione, by kierowcy mogli wyciągnąć najwyższe szybkości. Ogólna suma nagród wynosi 25 tys. franków. Zgłoszenia należy nadsyłać do Royal Moto Klubu Katalońskiego, place de Tétuan 36 w Barcelonie.

---

# Nowe przepisy dla komunikacji autobusowej

W nr. 56 „Dz. U. R. P." ogłoszone zostało zapowiadane już na tem miejscu rozporządzenie Ministrów Robót Publicznych i Spraw Wewnętrznych o ruchu na drogach publicznych autobusów, służących do utrzymywania publicznej komunikacji.

Rozporządzenie to, wydane na mocy ustawy z dnia 7. 10. 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. nr. 89, poz. 656), ujmuje w normy prawne sprawę przewozu osób w autobusach.

Opracowane pod kątem widzenia bezpieczeństwa i regularności ruchu, jak również zabezpieczenia interesów podróżnych oraz zapewnienia im minimalnych wygód, omówione poniżej rozporządzenie stanowi ważny krok naprzód w kierunku unormowania szybko rozwijającej się u nas komunikacji autobusowej.

Autobusem publicznym w rozumieniu rozporządzenia jest pojazd mechaniczny, nie biegnący po szynach, poruszany przez umieszczony na nim silnik i używany do zarobkowego przewożenia siedmiu lub więcej osób, nie licząc kierowcy.

W autobusach publicznych moc silnika musi być wystarczająca do zapewnienia regularności ruchu nawet przy niezadawalającym stanie dróg. Koła muszą posiadać pneumatyczne obręcze gumowe. Szerokość i długość siedzenia nie powinna być mniejsza niż 0,45 m na każdego podróżnego. Miejsca stojące mogą być urządzane tylko na specjalnych pomostach.

Miejsce dla kierowcy winno zapewnić mu dokładną obserwację drogi i wygodny dostęp do przyrządów kierowniczych i hamulcowych. Wysokość wnętrza autobusów krytych nie może być mniejsza niż 1,5 m, ilość zaś drzwi nie mniejsza od dwóch.

Szczegółowo wyliczone jest zaopatrzenie autobusu publicznego, jak miernik szybkości wraz z przyrządem rejestrującym, wskaźniki kierunku, boczne lustro, gaśnica, apteczka itd. Nadto urządzenie autobusów krytych winno zapewniać dostateczne przewietrzenie, oświetlenie oraz ogrzewanie podczas chłodów. W każdym autobusie, jak również w miejscu postoju autobusów ma być wywieszone: rozkład jazdy, taryfa i przepisy dla podróżnych.

Autobusy winny być utrzymywane w stanie należytej sprawności technicznej, a personel obsługi winien być czysto przyodziany, oraz mieć stosowne odznaki, umożliwiające odróżnienie. Rozporządzenie przewiduje też szereg obowiązków przedsiębiorcy, utrzymującego komunikację autobusami, w stosunku do władzy wojewódzkiej administracji ogólnej, umożliwiających kontrolę; ponadto przedsiębiorca obowiązany jest ściśle stosować się do rozkładu jazdy bez względu na ilość zajętych miejsc w autobusie oraz nie pobierać opłat wyższych niż przewidziane w taryfie. Zakazane też jest przyjmowanie większej liczby podróżnych niż wynosi przepisana ilość miejsc, jak również podróżnych w stanie nietrzeźwym i niechlujnych. Zakazane jest też zabieranie do autobusu przedmiotów niebezpiecznych, jak materjały wybuchowe, broń nabitą itp., oraz zwierząt z wyjątkiem drobnych, które bez niedogodności dla podróżnych mogą być trzymane na kolanach. Największa szybkość autobusu nie może przekraczać 40 km na godzinę. Dla rozwijania większej szybkości winien przedsiębiorca uzyskać specjalne zezwolenie Ministra Robót Publicznych.

W stosunku do podróżnych, rozporządzenie ogranicza się do szczegółowego wyliczenia szeregu czynności zakazanych w czasie podróży, a mających na celu bezpieczeństwo, ułatwienie pracy personelu oraz wygodę współpodróżujących.

Za przekroczenie przepisów omawianego rozporządzenia przewidziane są sankcje karne, ustanowione w wyżej wzmiankowanej ustawie o przepisach porządkowych na drogach publicznych, a ponadto ustanowiona jest dodatkowa kara na kierowców, przekraczających dozwoloną szybkość.

Autobusy, kursujące obecnie, winny być w ciągu roku dostosowane do wymagań rozporządzenia, jednakże władza wojewódzka może w wyjątkowych wypadkach zezwolić na odstępstwa od poszczególnych wymagań, gdy zastosowaniu się do tych wymagań stoi na przeszkodzie budowa autobusu, zapewniająca jednak w inny sposób bezpieczeństwo oraz wygodę podróżnych.

---



*Warszawa sprowadziła nowy typ autobusów, które umożliwiają szybsze wsiadanie i wysiadanie, a co za tem idzie, usprawnienie i przyspieszenie ruchu przez skrócenie postoju na przystankach.*

**Fiasko podwyższonej taryfy**

Wprowadzona swego czasu na żądanie pewnej grupy właścicieli taksówek, podwyższona taryfa nie utrzymała się, jak to zresztą z góry przewidywano, i czerwone napisy na drzwiczkach dorożek samochodowych „Taryfa 60 gr — klm." zniknęły kompletnie.

Wszystkie taksówki w stolicy jeżdżą dziś znów po starej taryfie 50 groszy za kilometr. *R.*

**Pożyteczna inowacja w Warszawie**

Wobec tego, iż wieczorem i nocą niezmiernie trudno jest poznać publiczności, czy taksówka jest wolna, czy zajęta, wystąpił Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych do Magistratu i do Komisarjatu Rządu w Warszawie z propozycją, aby ułatwić orjentację w tym względzie przez wprowadzenie znaku świetlnego.

Według projektu tego zostałyby wszystkie taksówki zaopatrzone w światło niebieskie z przodu, na dachu, połączone z chorągiewką licznika i gasnące automatycznie przy jej opuszczeniu, przez co odrazu niezmiernie łatwo rozróżnić będzie można taksówki niezajęte. *R.*

**Ruch autobusowy w Polsce jest zbyt rozproszkowany**

W Polsce jest bardzo mało przedsiębiorstw posiadających więcej, niż 3, 4 czy 5 wozów. Normalnym typem przedsiębiorstwa jest takie, które ma jeden wóz, a w dodatku bardzo często zdarza się, że wóz ten jest własnością nie jednego właściciela, lecz kilku, a czasem nawet i kilkunastu wspólników. Nadomiar złego kursuje po naszych linjach autobusowych ogromna ilość wozów różnych marek i typów, przyczem wozy te przeważnie nie są ubezpieczone od odpowiedzialności cywilnej. W interesie usprawnienia komunikacji autobusowej leżałoby objęcie naszej sieci autobusowej przez szereg wielkich i zasobnych w kapitały towarzystw, rozporządzających solidnym taborem, gwarantującym regularność i bezpieczeństwo ruchu.

Obecne jednak ustawodawstwo utrudnia realizację tego planu, gdyż przedsiębiorstwo autobusowe nie jest koncesjonowane. Pozwolenie na otwarcie linji dostaje każdy, jeśli tylko wóz pod względem technicznym jest w porządku. Żaden poważny kapitalista nie zechce angażować swych kapitałów w autobusach, gdyż nie jest pewien, czy po uruchomieniu przezeń autobusów nie powstanie na tej samej linji szereg innych przedsiębiorstw, które zbytnią konkurencją zniweczą siebie i jego. Tylko system koncesyj i wyłączne oddawanie pewnych odcinków do eksploatacji mogą postawić naszą komunikację autobusową na należytym poziomie.

**Komunikacja samolotowa w sierpniu**

Ruch na naszych linjach powietrznych osiągnął w ubiegłym miesiącu cyfry rekordowe, dotychczas nigdy nienotowane.

Samoloty przy 100% bezpieczeństwie, dokonując 701 lotów pasażerskich, przelatując przestrzeń 169.821 klm., przewiozły 2.588 pasażerów, 45,729 kg. towarów, frachtu 12,032, bagażu 30,348 kg, gazet 3,349 i 3,205 kg poczty.

W cyfrach powyższych uwzględniono jedynie loty normalne i dodatkowe, nie wliczając lotów innych (technicznych, próbnych i t. p.)

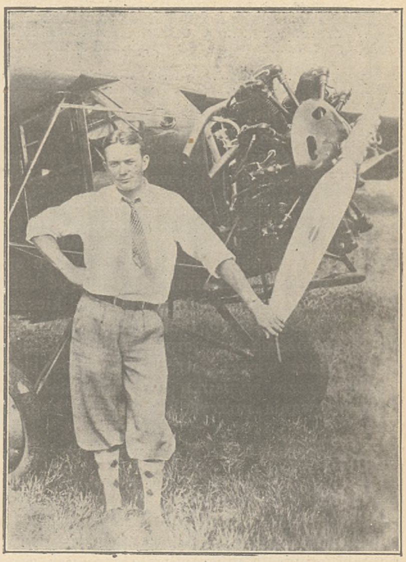


W porównaniu z miesiącami ubiegłemi roku bieżącego ruch na naszych linjach lotniczych wzrasta ustawicznie, w porównaniu zaś z rokiem 1928-mym frekwencja pasażerska wzrosła obecnie dwukrotnie.

Od dnia 16. b. m. popołudniowy lot płatowca z Poznania do Warszawy jest przesunięty na godz. 15,30, a nie jak dotychczas o godz. 16.30.

## Resorowane rowery

Jak donoszą amerykańskie gazety w Stanach Zjednoczonych odbyła się bardzo ciekawa próba rowerów nowego typu, zaopatrzonych w specjalne amortyzatory, które zapewniają im nadzwyczaj równy i gładki bieg po najborszych nawet drogach. W konkursie brało udział przeszło 40 zawodników, przyczem zorganizowano dwie drużyny, z których jedną zaopatrzono w rowery zwykłego typu, drugą natomiast w rowery z amortyzatorami. Po przebyciu trasy wynoszącej około 25 mil drużyny zmieniły swoje rowery i odbyły na nich drogę powrotną. Rezultaty rajdu były następujące: na dobrej drodze, betonowanych szosach i bardzo równych brukach, rowery zwykłe wykazały szybkość o 2¾ mili na godzinę większą niż cięższe od nich o 6 kg maszyny z amortyzatorami, natomiast na drogach złych, brukach zwykłych, drogach gruntowych i zużytych szosach szybkość maszyn z amortyzatorami okazała się większa o przeszło 3½ mili na godzinę. Nowy typ rowerów zasługuje na uwagę z powodu nadzwyczaj pomysłowej konstrukcji. Amortyzatory, czyli raczej specjalne resory o stłumionych oscylacjach działają przy pomocy spiralnych sprężyn i sprężonego powietrza.



*Ostatnim krzykiem mody jest w Ameryce nietyle sport lotniczy ile sport ustanawiania coraz to nowych rekordów lotniczych. Obecnie znów p. H. M. Wills przygotowuje specjalny samolot dla pobicia rekordu długości lotu.*

Cały dodatkowy mechanizm znajduje się w rurkach umieszczonych obok widełek sterowych oraz łączących oś tylnego koła z górną częścią ramy. Ze względów konstrukcyjnych w nowych rowerach zastąpiono łańcuch lekkim wałkiem kardanowym. Niektórzy przemysłowcy przypuszczają, że nowy typ amortyzatorów okaże się bardzo praktyczny i da się zastosować przy motocyklach a nawet przy modnych w ostatnim czasie lekkich i tanich samochodzikach. (ka)

**Mieszanki benzynowo-spirytusowe na Węgrzech**

Rząd węgierski wydał niedawno rozporządzenie, w myśl którego, począwszy od dnia 1 października br., na całym terenie państwa węgierskiego nie wolno do samochodów stosować czystej benzyny. Wszelka benzyna służąca do napędu silników, a więc i samochodów, winna być mieszana z 20% dodatkiem spirytusu bezwodnego.

Wydany równocześnie komunikat półoficjalny uzasadni a nowe rozporządzenie ważnymi względami ekonomicznemi. Próby przeprowadzone w przeciągu ostatniego roku wykazały doskonałą przydatność mieszanek benzynowo-spirytusowych do napędu silników.

**Długość życia samochodów zwiększa się**

Dzięki dobrze utrzymanym drogom w Stanach Zjednoczonych, długość życia samochodu zwiększyła się o 14 proc. W ciągu roku 1928 wyrzucono na szmelc 1.825.581 wozów, co stanowiło 12,05 proc. w stosunku do ogólnej ilości samochodów, zarejestrowanych w tym czasie. W ten sposób można obliczyć, że wszystkie wozy zostałyby zamienione po ośmiu latach i trzech miesiącach. Otóż do 1928 roku średnia długość życia samochodu wynosiła, zgodnie z obliczeniami, tylko siedm lat.

### Ubezpieczenie automobilistów we Francji

W Ameryce każdy automobilista ubezpiecza się w towarzystwach asekuracyjnych od wszystkich skutków, jakie mogą pociągnąć za sobą nieszczęśliwe wpadki. A więc zabezpieczony on jest od ewentualnego płacenia osobom trzecim odszkodowania za wyrządzone szkody i straty, spowodowane wypadkiem. Tak samo było dotąd i we Francji. Obecnie jednak francuska Izba Deputowanych przyjęła projekt nowej ustawy, który zabrania automobilistom ubezpieczać się na więcej, niż 90 proc. wyrządzonych strat. W ten sposób 10 proc. szkód i strat musi pokryć każdy automobilista ze swojej własnej kieszeni. Uchwalając to prawo, Izba wychodziła ze słusznego założenia, że kierowca samochodu będzie jeszcze więcej ostrożny podczas jazdy, jeżeli w razie wypadku będzie musiał część odszkodowania pokryć z własnego kapitału.

### Otwarcie XXIII Salonu w Paryżu

Dnia 3 października br. otwarty zostaje XXIII Salon samochodowy w Paryżu, którego zamknięcie nastąpi dnia 13 tegoż miesiąca. Dnia 14 października, po 10-dniowej przerwie nastąpi otwarcie wystawy ciężarowych samochodów, autobusów itp.

### Statystyka wypadków samochodowych w Paryżu

Według oficjalnej statystyki, wydanej ostatnio przez władze bezpieczeństwa Paryża liczba ofiar samochodów wzrosła z roku na rok i zaczyna przybierać zastraszające rozmiary. W r. 1927 w wypadkach samochodowych zginęło 2 379 ludzi, w tej liczbie 780 automobilistów i 1599 przechodniów; w r. 1928 liczba ta wzrosła do 2941, w czem 1020 automobilistów i 1921 przechodniów. W r. 1929, sądząc z wykazów miesięcznych cyfry te wzrosną znacznie. Na pocieszenie notują tu zjawisko, że o ile wzrastają cyfry absolutne wypadków, to zmniejsza się ich stosunek procentowy do liczby kursujących samochodów.

### Motoryzacja wojska

„Le Temps" podaje uwagi znanego wojskowego pisarza francuskiego, który szczegółowo omawia całe zagadnienie, wykazując wszechstronną wyższość wojskowego taboru zmotoryzowanego nad konnym, zarówno co do kosztów nabycia i eksploatacji jak i co do zdolności przewozowej. Jedynem zastrzeżeniem jest zdolność do poruszania się w terenie, nieposiadającym odpowiednich dróg, jazda polami na przełaj, do czego samochody nie są zdolne w takiej mierze, jak zaprzęgi konne.

System motoryzacji rozwinął się najbardziej w armjach angielskiej, amerykańskiej i francuskiej, które posiadają całe jednostki bojowe zmotoryzowane. Dowództwo amerykańskie stwierdziło, że zmotoryzowana jednostka bojowa jest potężną bronią w rękach dowódcy ze względu na siłę ognia, szybkość poruszeń i gwałtowność uderzeń.

### Auto dla wszystkich

Amerykański konstruktor aeroplanów Martin, skonstruował maleńki automobil, który pobije wszelkie rekordy taniości. Wózek ten nie posiada naogół tych wszystkich urządzeń od spodu, w jakie zaopatrzony jest zwykły automobil. Każde koło jest przymocowane do pudła zapomocą specjalnej konstrukcji gumowej. Cena automobilu 200 dolarów. Skrzynia w której wysyła się automobil może służyć zarazem jako garaż. W automobilu pomieścić się mogą trzy osoby. Konstruktor zapewnia, że po wprowadzeniu jeszcze szeregu ulepszeń cena spadnie do 100 dolarów.

Wówczas każdy śmiertelnik będzie mógł posiadać własne auto.

# Brak karności w ruchu ulicznym

Mimo odbytego ostatnio „tygodnia chodzenia po ulicy" nieszczęśliwe wypadki uliczne nie ustały, ani nie zmniejszyła się ich liczba. Mniej może, niż zwykle, zanotowano w dniach ostatnich przejechań, dzięki zwiększonej uwadze publiczności pieszej na jezdni, stale wzrastająca jednak ilość zderzeń samochodów z tramwajami i innemi pojazdami zwiększyła się w ostatnich tygodniach jeszcze bardziej.

Jest to dowodem wzrastającego braku karności i odpowiedzialności wśród kierowców. W wielu wypadkach zapewne ponoszą winę i inne czynniki, w większości ich jednak winni są sami szoferzy, zwłaszcza taksówek, którzy coraz bardziej zaniedbywać zaczynają konieczną ostrożność, coraz częściej wykraczają przeciwko przepisom.

Winę ponosi tu niewątpliwie i policja, która nie dość poświęca uwagi sprawom ruchu ulicznego, za mało wykazując energji w przyzwyczajaniu kierowców do stosowania się do istniejących przepisów.

Okazuje się bowiem, że jednak nie daje się przeprowadzić u nas posłuchu dla zasad środkami łagodnemi, jak pouczenie samo, i zeba więc wpoić je ostrzejszemi metodami, stosując surowe kary doraźne.

Tymczasem wprowadzone swego czasu mandaty doraźne zupełnie niemal nie bywają stosowane, co coraz bardziej rozzuchwala mniej wartościowy, niekarny element wśród szoferów, oraz szczególniej woźniców i dorożkarzy, pociągając swym przykładem i resztę do łamania ustalonych zasad i przepisów.

To też wskutek pobłażliwości policji coraz więcej widzi się takich wykroczeń; mimo obowiązującego tam zakazu postoju ujrzeć można przed „Dobskim" o każdej porze dnia całe gromady oczekujących pojazdów, po placu Nowomiejskim znów jeździ się po dawnemu wedle własnej woli i uznania, ostatnio dostrzega się nawet coraz częściej przejeżdżanie pojazdów i postój ich w ruchliwych także ulicach po lewej stronie jezdni. Dzikie pędzenie na oślep, nawet na skrętach i skrzyżowaniach, oraz prześciganie się pojazdów w wąskich nawet ulicach i w miejscach niebezpiecznych są na porządku dziennym, zjawiskiem zupełnie zwykłem i powodują, w łączności z najzupełniejszym brakiem uwagi kierowców, oczywiście wielką ilość zderzeń i katastrof.

Stosunki te należy uzdrowić, w imię bezpieczeństwa i porządku, jaknajspieszniej, ostremi chociażby środkami, stosując, jak w Warszawie, wysokie kary doraźne, na miejscu pobierane, w wysokości 10 złotych.

Zarządzenia przytem naszych władz paraliżuje zupełny brak zainteresowania tą sprawą ze strony samych funkcjonarjuszy policji.

W Warszawie natomiast, każdy policjant, na posterunku, na służbie, czy poza służbą będący, uważa sobie za obowiązek wkroczyć, wymierzając karę doraźną, lub przez zwrócenie chociażby uwagi, w razie dostrzeżonego wykroczenia przeciwko porządkowi ruchu ulicznego.

Oto obrazki, ilustrujące działalność i energję policjanta warszawskiego na ulicach, oraz wyszkolenie jego i zainteresowanie żywe wszystkiem dokoła.

Na Nowym Świecie, wprost kina Casino około godziny 22, w czasie największego ruchu przejeżdża taksówka nieprawidłowo na lewą stronę ulicy, aby zabrać gości. Jak z pod ziemi zjawia się odrazu dwu policjantów, którzy dostrzegli ten wypadek. Mandat karny doraźny, na 10 złotych. Szofer wzdraga się zapłacić; jeden z policjantów siada obok niego, odstawiając go na Komisarjat.

Albo: na ulicy Wierzbowej, w pobliżu placu Saskiego, staje, zepsuwszy się, taksówka, tamując niezmiernie tu intensywny ruch kołowy. Stojący opodal na posterunku na wysepce policjant podchodzi, i własnoręcznie pomaga szoferowi dopchnąć uszkodzony wóz do placu, gdzie wobec większej przestrzeni nie jest on już taką zawadą.

A w Poznaniu?

Na zwróconą sobie uwagę, że przed Hotelem Francuskim stoją dwie dorożki, a naprzeciw Hygiei kilka aut nieprawidłowo po lewej stronie jezdni, stojący u wylotu Nowej policjant odpowiada w niegrzeczny sposób, „aby pożalić się na komisarjacie, bo on nie ma tu czasu!"

Wobec tych faktów nic dziwnego, że porządek w ruchu ulicznym przedstawia się

w Poznaniu tak opłakanie, dziwić się raczej należy, że jest jeszcze tak dobrze i że „tylko tyle" wypadków się notuje.

Wprowadzenie dopiero systemu warszawskiego, gdzie każdy policjant, obojętnie czy w służbie, czy poza służbą, ma zainteresowanie w ogólnym porządku, tak samo zresztą, jak w Stanach Zjednoczonych, zapewnić może należytą karność i ład na jezdniach oraz chodnikach.

Mała bowiem, z natury, ilość policjantów, specjalnie wydelegowanych do tego celu, jest zbyt szczupła i nie wystarcza oczywiście do upilnowania porządku w ruchu kołowym, spowodowana zaś tem bezkarność zachęca mniej sumiennych kierowców do tem większego bagatelizowania przepisów, pociągających przykładem swym i innych, i powodując tem stale się mnożące wypadki i katastrofy.

Świadomość zaś surowej kontroli i ewentualnego wymiaru dotkliwej kary doraźnej ze strony wszystkich funkcjonarjuszy policji, jacy znaleźć się mogą na ulicy, zmusi ich do należytego respektowania zasad i prawideł ruchu ulicznego, oraz wzorowego zachwania się na jezdni, co niewątpliwie wpłynie także na ilość nieszczęśliwych wypadków. *R.*

---

## Odpowiedzi redakcji

*P. M. Podlewski w Grucznie.*

Motocykle K. D. W., o które Pan zapytuje, są u nas dobrze już znane i zasługują najzupełniej na uznanie, którem zresztą się cieszą oddawna zagranicą, a w szczególności w Niemczech.

Uszczelnienie głównego wału jest uskutecznione za pomocą filcowej podkładki bardzo łatwej do wymiany, oprócz tego jest tam również drewniana podkładka 40 mm. Uszczelnienie tego rodzaju jest bardzo trwałe i nie wymaga częstej zamiany. Tłoki są wykonane z materjału pierwszorzędnej jakości, co gwarantuje ich długotrwałość. Przy umiejętnem obchodzeniu się z maszyną tłoki takie wytrzymują 50—60 tysięcy kilometrów.

Przełączanie biegów w skrzynce przekładniowej odbywa się bezpośrednio trybami. Wogóle motocykle tej marki posiadają bardzo dobry materjał i dlatego są długotrwałe, oczywiście przy umiejętnem obchodzeniu się z nimi.

Sądzimy więc, że mogą one całkowicie wytrzymać porównanie z drugą, wymienioną przez Pana marką. Obawy Pana co do przegrzewania się są bezwzględnie płonne.

Inne wymienione przez Pana marki są dosyć rozpowszechnione u nas i mają również dobrą opinję.

Zastosowanie przyczepki do 300 cm. D. K. W. jest oczywiście możliwe, jednakże z obawy przed nadużywaniem tejże przez ładowanie zbyt dużym ciężarem, zaleca się, raczej użyć modelu 500 cm, który jest specjalnie do tego celu przystosowany. Zresztą, jeśli sądzić z końca listu, sam Pan reflektuje na silniejszy motocykl.

Motocykle „Rex-Acme" 500 cm, których zastępstwo jest również w Poznaniu, posiadają znany powszechnie silnik Jap. KM. Budowa ramy jest bardzo solidna.

Przy wyborze motocykla musi się Pan poza konstrukcyjnemi względami, które oczywiście grają najpoważniejszą rolę, powodować również ceną oraz warunkami kupna, jak również posiadanemi na składzie częściami zapasowemi, co jest konieczne w razie remontu.

*PRAWO I SĄD*

# Odwrotna strona medalu

O wekslach, ratach i innych sprawach nudnych, lecz nieuniknionych.

Niema samochodu bez weksla, a niebawem nie będzie weksla bez samochodu. Oby jak najrychlej. Mimo wszystko jednak ostatniemi czasy operacje wekslowe nabrały pewnego nieprzyjemnego posmaku, dzięki temu, że odsetek weksli, oddanych do protestu, wzmaga się coraz więcej, z miesiąca na miesiąc.

W tych dniach chciałem zapłacić weksel na kilka dni przed terminem płatności. Poszedłem do banku, który weksel ten miał u siebie, i ku swemu wielkiemu zdumieniu spotkałem się z dużą niechęcią.

— Widzi pan, — mówił urzędnik w oddziale wekslowym, pokazując mi półmetrowy stos ostemplowanych papierów — oto weksle, płatne równocześnie z pańskim. Najprostsza sprawa, jeżeli to wszystko krytycznego dnia wędruje w pakiecie do kasy, i po pewnym czasie wraca już z gotowymi protestami.

Nie przesadzajmy jednak. Niechęć była spowodowana tem, że musiano długo szukać w stosie weksli. Z drugiej jednak strony jest faktem, że protesty wekslowe wzmagają się jak lawina. Ilość weksli zaprotestowanych przekroczyła w Polsce w lipcu po raz pierwszy cyfrę pół miljona, a kwota zaprotestowanych zobowiązań wyniosła około 110,000,000 złotych. Mierząc miarą stosunków przedwojennych, jest to oczywiście niesłychanie dużo, a w globalnej kwocie tranzakcyj wekslowych, którą można obliczyć tylko z przybliżeniem, odsetek weksli zaprotestowanych waha się około cyfry 8 proc. Kwestja jest więc niewątpliwie poważna, i coraz więcej zaczyna się mówić o inflacji wekslowej, a w niektórych działach produkcji, n. p. w włókiennictwie, zaczyna się ją już zwalczać w sposób bardzo ostry.

Mimo, że sprawy te, ściśle rzecz biorąc, nie należą do zakresu rozważań prawnych, należy jednak na nie zwrócić uwagę, aby wykazać, jak głęboko kwestje te wkraczają w nasze życie codzienne, i jak poważnie należy traktować wszelkie sprawy wekslowe i związane z niemi zagadnienia, jeżeli podtrzymanie weksla i jego obiegu jest jedynym obecnie skutecznym namiastkiem brakujących nam kapitałów obrotowych.

Trudno sobie dziś wyobrazić kupno samochodu bez weksla. Bierze się maszynę, płaci się część gotówką, i część wekslami. I tu zaczynają się zagadnienia prawne, nad któremi warto się zastanowić.

Dałem weksle na resztę ceny. Czy cena przez to jest zapłacona? Czy, innemi słowy, wykupując w terminie późniejszym weksle, płacę za „weksel", czy za „samochód". A jeżeli weksla nie zapłacę, czy sprzedawca ma prawo odebrać mi samochód, i rozwiązać ze mną umowę? A jeżeli kontrakt kupna zawiera — jak to się bardzo często dzieje — zastrzeżenie, że właścicielem samochodu pozostaje firma sprzedająca aż do zapłacenia całkowitej ceny kupna, to właściwie od kiedy mogę się uważać za właściciela? Od chwili oddania pakietu weksli, czy dopiero z chwilą zapłacenia ostatniego weksla?

Oto co powiada ustawa:

Zobowiązanie gaśnie, gdy wierzyciel przyjmie zamiast wypełnienia inne świadczenie niż to, które było dłużne.

Jeżeli dłużnik w celu zaspokojenia wierzyciela zaciąga wobec niego nowe zobowiązanie, w razie wątpliwości nie należy uważać, iż zaciąga to zobowiązanie zamiast wypełnienia.

Tak powiada, kiepskim polskim językiem, § 364 kodeksu cywilnego. Z a m i a s t wypełnienia, a więc nie wypełnia zobowiązania samego, lecz podstawia inne, z którego wypełnieniem gaśnie dopiero zobowiązanie pierwotne. Tak więc mimo oddania weksli sprzedawca może jednak zawsze jeszcze skarżyć o zapłatę z tytułu „kupna", o ileby z jakiegokolwiek powodu — praktycznie mało prawdopodobnego — skarga z kupna była mu wygodniejsza.

Wszystko to jednak obowiązuje tylko w razie w ą t p l i w o ś c i. Ustawa daje więc tylko pewnego rodzaju regułę interpretacyjną, która nie obowiązuje, jeżeli strony postanowiły co innego. Można więc bardzo dobrze przy tego rodzaju tranzakcji postanowić wyraźnie, że istnieje tylko zobowiązanie z weksla, a niema już zobowiązania z kupna, i postanowienie takie będzie ważne.

Czy ma to znaczenie praktyczne?? Niewątpliwie bardzo znaczne. Jeżeli bowiem przyjmiemy, że zobowiązanie z kupna nie zgasło z chwilą oddania weksli, musimy też przyjąć, że zachodzi kupno na raty, podlegające, jak wiadomo, specjalnym postanowieniom, m. i. ustawy z r. 1897, która normuje odstąpienie od umowy, skutki niepłacenia, lub nieregularnego płacenia i t. d. Obciążenie zaś kupującego rygorami tej ustawy z jednej, a rygorami wekslowemi z drugiej sprzeciwiałoby się w dużej mierze słuszności.

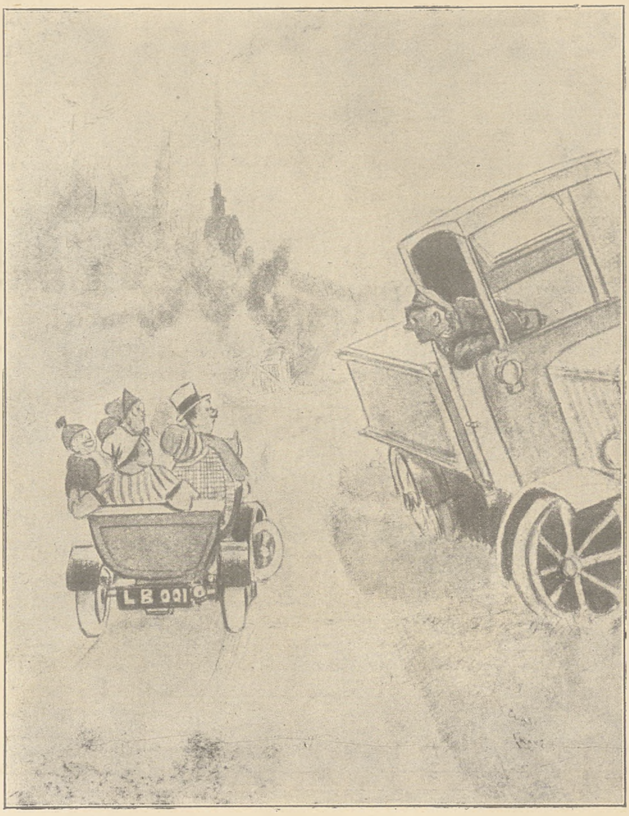
Dlatego też dla życia codziennego byłoby bardzo ważnem uprzytomnić sobie, czy typowa umowa kupna-sprzedaży samochodu jest sprzedażą na raty w znaczeniu prawnem, przy której weksle służą tylko do zabezpieczenia poszczególnych rat, czy też jest to kupno zwykłe, przy którem zamiast gotówki płaci się innem zobowiązaniem, odrębnem zobowiązaniem wekslowem.

Ekonomiczna istota kupna na raty polega na tem, że kupiec oddaje towar, a otrzymuje tylko część jego wartości odrazu, a na resztę udziela kredytu stosownie do umówionych rat. Równowartość towaru otrzymuje więc dopiero później. Przy kupnie na weksle, poza gotówką, otrzymuje także zobowiązania zapłaty na późniejsze terminy. Tak dalece więc niema żadnej różnicy. Jednakże weksle bierze się dziś poto tylko by natychmiast oddać je do dyskontu, tak, że gospodarczo rzecz biorąc, sprzedający otrzymuje odrazu całą równowartość, a podejmuje tylko odrębne ryzyko zapłaty. Gospodarczo więc różnica jest bardzo znaczna, prawnie jednak nie nastręcza żadnych uwag póty, póki zamiar natychmiastowego dyskontu nie uwidoczni się w umowie stron. Bo nawet zwykłe pretensje ze sprzedaży ratalnej można przenieść w drodze cesji, nie zmieniając przez to treści kupna samego i sposobu zapłaty ceny. Jeżeli jednak, jak to się dzieje w umowie typowej, strony umawiają się, że kupujący ponosi również koszty dyskontu weksli, to z takiej klauzuli, zdaniem naszem, wynika zupełnie wyraźnie zamiar zmiany zobowiązania, dokonania t. zw. nowacji. Bo przecież kupującemu zależy tylko na kupnie samochodu, a nie na otworzeniu sprzedającemu kredytu. Jeżeli jednak taki zamiar wyraźnie zaznaczy się przez to, że kupujący ponosi nawet koszty tego kredytu, to nie może być wątpliwości, że wzamian za cenę kupna daje swoje zobowiązanie wekslowe, że przez to cenę kupna całkowicie p ł a c i, tak, że pozostają już tylko roszczenia z weksla: a nie z kupna. Umowa w kontrakcie, że kupujący ponosi koszty dyskontu uchyla, zdaniem naszem, cytowane powyżej „wątpliwości" z § 364 k. c. tak, że zobowiązanie z kupna gaśnie.

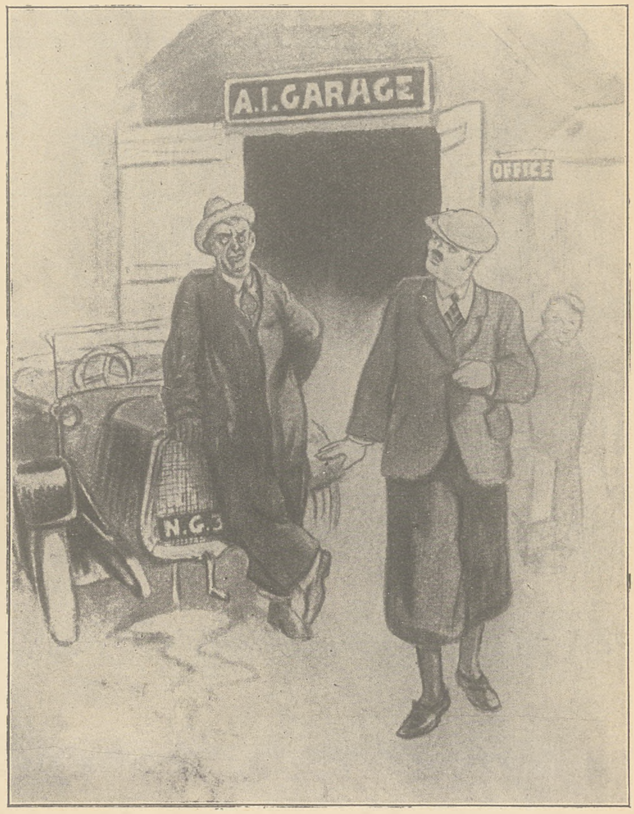
Pod względem procesu i egzekucji ma to znaczenie bardzo poważne. W takim bowiem razie po oddaniu i dyskoncie weksli nie może już nastąpić odstąpienie od umowy przez sprzedającego wskutek niepłacenia rat stosownie do przepisów, obowiązujących dla kupna na raty, nieskuteczne są zastrzeżenia prawa własności sprzedającego, który nie może już interwenjować w razie egzekucji w kupiony samochód ze strony innego wierzyciela i t. d., a z drugiej strony nie może się zdarzyć, by nabywcy odebrano samochód, a on w dalszym ciągu musiałby płacić weksle, i wyskarżać je później w stosunku do sprzedawcy.

Trzeba, aby przeprowadzający takie tranzakcje uprzytomnili to sobie. Ustrzec się procesu, to lepszy sukces, niż proces wygrać. *(pz)*

# HUMOR



*Z chwilą, kiedy się pan załatwi z swoją dzieciarnią, proszę pamiętać o moim kolosie.*




*Nigdy nie kupię podobnego pudła! Każdy kawałek hałasuje więcej, aniżeli wszystkie trąbki razem.*

### Sport motocyklowy

Sędzia: — Pan się przyznał, że skradł motocykl. Dlaczego to pan uczynił?

Oskarżony: — Panie sędzio, dzisiaj każdy powinien się wstydzić, kto nie uprawia sportu motocyklowego.

### Egzamin

— Co, znowu wpadłeś w egzaminie? Wiedziałeś przecież, że kupię ci motocykl, gdy go zdasz. Co robiłeś przez cały czas?

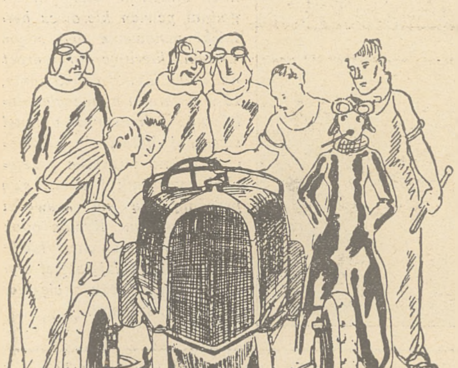
— Uczyłem się jeździć na motocyklu...

### Brakowało sposobności

— Dziwię się, że mój przyjaciel został starym kawalerem.

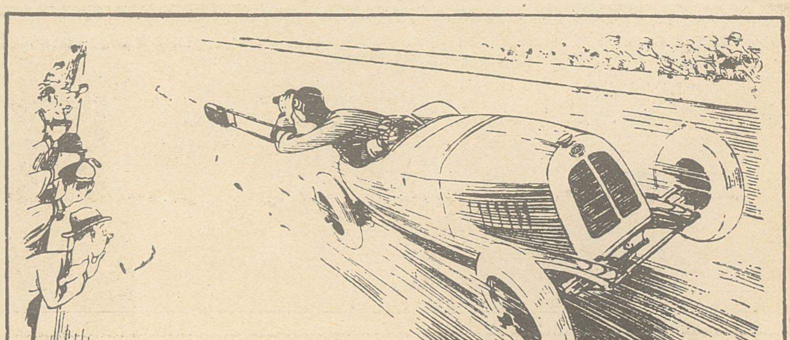
— Niema się czemu dziwić. W młodości nie zaznał samochodu, motocykla a nawet roweru.

### Z rajdu pań



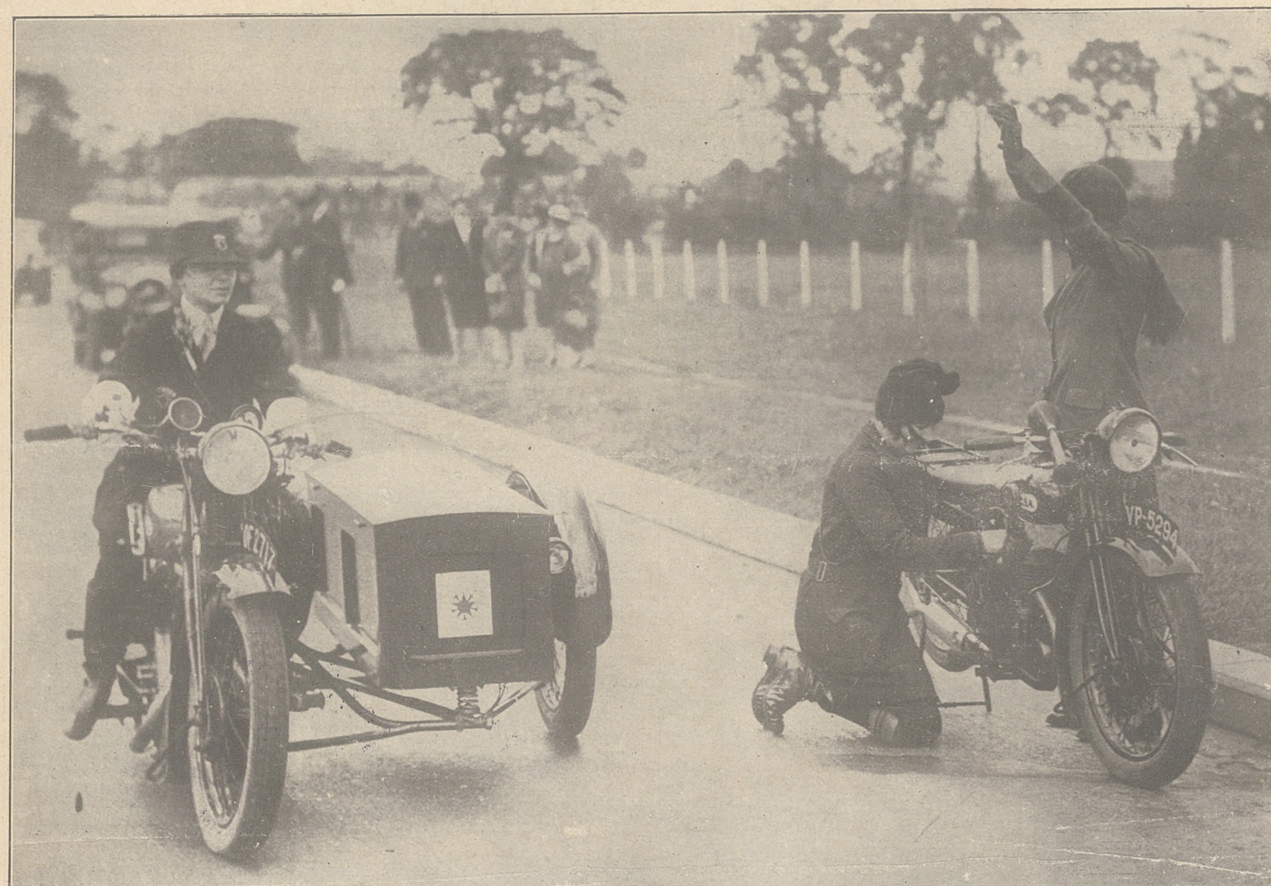
*Więcej widzów aniżeli pomocników.*

### Na torze wyścigowym



*Gdzież pozostali moi konkurenci??? — —*

# Rozmaitości ze świata





*Pani Grace New pełni na szosie Kingston by Pass w Anglji czynność mechanika samochodowego, prowadząc z sobą „ruchomy warsztat". Na rycinie obok widzimy bezradną motocyklistkę, która podniesieniem ręki zatrzymuje ruchomy warsztacik samochodowy pani Grace.*

*

*Najeżdżając na wielki kamień stracił w ubiegłym tygodniu pewien kierowca berliński panowanie nad swym wozem, kierując go wprost na kanał. Tylko dzięki temu, że w ostatnim momencie zdołał wóz zahamować, uniknął strasznej katastrofy. Samochód mimo wszystko przejechał krawężnik i zawisł swą przednią osią na krawędzi ściany kanału. Rycina obok przedstawia moment, kiedy straż pożarna zajęta jest wydobywaniem wozu z ciężkiej sytuacji.*

*Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3,63 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 25 gr, cała strona 390,— zł, pół strony 195,— zł, ćwierć strony 98,— zł. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor Alfred Chrzanowski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Korespondencje i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godz. 12.*